MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

Manuali d'officina

I manuali di officina sono stati realizzati da Moto Guzzi spa e gestioni precedenti, gli stessi NON sono coperti da copyright.

Alcune persone dopo aver comodamente scaricato dal nostro sito internet i manuali li rivendevano a caro prezzo ad acquirenti ignari del fatto che tale documentazione tecnica, è consultabile e scaricabile all'indirizzo internet

http://www.officina.moto-guzzi.it
GRATUITAMENTE

A tutela dei consumatori
L'associazione culturale Moto-Guzzi.it ritiene utile avvisare che:
"Questo materiale è messo a disposizione di tutti GRATUITAMENTE sul sito www.moto-guzzi.it non è pertanto utilizzabile a scopi commerciali. Segnalateci eventuali abusi all'indirizzo e-mail: info@motoguzzi.it

e a salvaguardia del lavoro di compiuto dal curatore della sezione tecnica e delle spese di hosting sostenute dalla Associazione culturale Moto-Guzzi.it il proprio logo.

MOTO GUZZI

V11 SPORT

MANUALE DI OFFICINA
MANUEL D'ENTRETIEN
ET DE REPARATION
MANUAL OFICINA

MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

Manuali d'officina

Il contenuto del presente Manuale non è impegnativo e la Moto Guzzi si riserva perciò il diritto, ove se ne presentasse la necessità, di apportare modifiche a particolari, accessori, attrezzi, ecc. che essa ritenesse convenienti per lo scopo di miglioramento o per qualsiasi esigenza di carattere tecnico - commerciale oppure per adeguamento ai requisiti di legge dei diversi Paesi senza peraltro impegnarsi di aggiornare tempestivamente questo Manuale.

Le contenu de ce Manuel n'est pas contraignant, donc la societé Moto Guzzi se réserve le droit, si nécessaire, d'apporter toute modification aux details, accessoires, outils, etc., qu'elle considère convenable pour l'amélioration du produit, pour toute exigence à caractère technique - commercial, ou bien pour la conformité aux qualités requises par la loi des différent Pays, sans d'ailleurs s'engager à mettre a jour ce Manuel de façon immédiate.

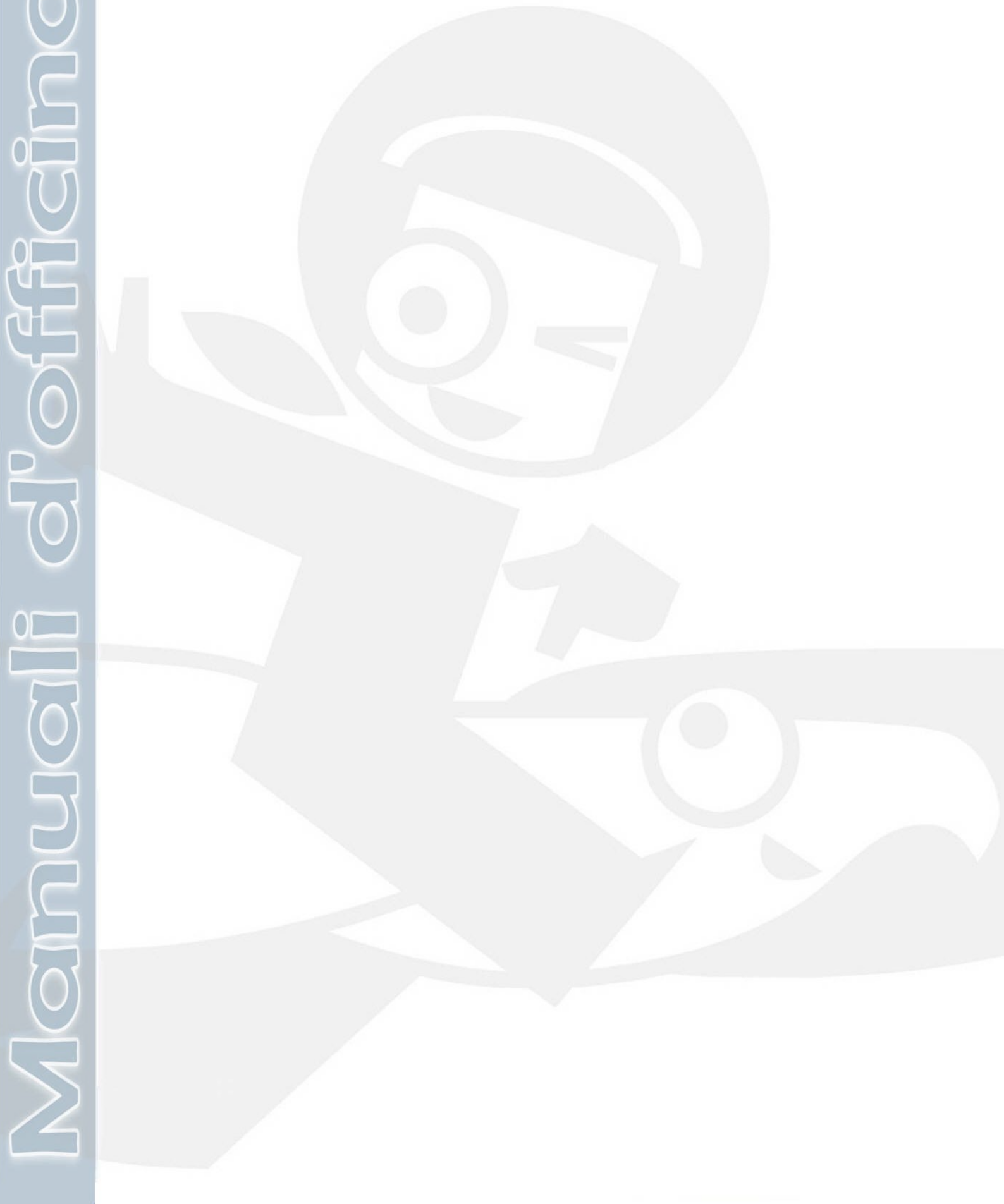
El contenido del presente manual no constituye fuente de obligaciones y, por lo tanto, Moto Guzzi se reserva el derecho de efectuar aquellas modificaciones a componentes, accessorios, herramientas, etc. que estime convenientes a fin de mejorarlos o por cualquier necesidad de carácter técnico - comercial o bien para satisfacer los requisitos legales de cada país, sin que ello comporte ninguna obligación de actualizar immediatamente este manual.

MOTO GUZZI S.p.A.
Via Parodi, 57 22054 Mandello del Lario
SERVIZIO PUBBLICAZIONE TECNICHE / *SERVICE DOCUMENTATION TECHNIQUE* / SERVICIO PUBLICACIONES TECNICAS
Cod. 01 92 01 30
Impianto DECA Ravenna
Stampato in Italia / *Imprimé en Italie* / Printado en Italia da GraficheCola Lecco
500 K - 03/01

MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

Manuali d'officina

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE
Manuali d'officina



MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

Manuali d'officina

Indice Delle Sezioni

Index Des Sections

Índice De Las Secciones

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

Manuali d'officina

SEZ. A INFORMAZIONI GENERALI

1 COME CONSULTARE IL MANUALE 2
2 ABBREVIAZIONI E SIMBOLOGIA 2
3 REGOLE GENERALI DI SICUREZZA 4
4 REGOLE PER LE OPERAZIONI DI MANUTENZIONE 4
5 GARANZIA 6

SEZ. B CARATTERISTICHE MODELLO

1 DATI PER L'IDENTIFICAZIONE 2
2 LUBRIFICANTI E RIFORNIMENTI 2
3 DATI TECNICI 4
4 COPPIE DI SERRAGGIO 12
5 ATTREZZATURA SPECIFICA 15

SEZ. C CONTROLLO E USO DEL MOTOCICLO

1 CONTROLLI PRELIMINARI 2
2 AVVIAMENTO DEL MOTORE 4
3 RISCALDAMENTO DEL MOTORE 4
4 MOTORE IN MARCIA 4
5 ARRESTO DEL MOTORE 6
6 PARCHEGGIO 6
7 REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI 8
8 PREPARAZIONE PER LUNGA INATTIVITA' ... 16
9 PULIZIA DEL MOTOCICLO 18

SEZ. D MANUTENZIONE PERIODICA

1 TABELLA MANUTENZIONE PERIODICA 2
2 OPERAZIONI DI MANUTENZIONE 4

SEZ. E VESTIZIONE

1 SPECCHIETTI 2
2 PARAFANGO ANTERIORE E 4
POSTERIORE 4
3 COPRISELLA / FIANCHETTI LATERALI / CODONE POSTERIORE 6
4 SELLA 10

SEZ. F CICLISTICA

1 RUOTA ANTERIORE 2
2 RUOTA POSTERIORE 8
3 REVISIONE RUOTE 12
4 FRENO IDRAULICO ANTERIORE 18
5 FRENO IDRAULICO POSTERIORE 24
6 FORCELLA ANTERIORE 28
7 FORCELLONE POSTERIORE 40
8 AMMORTIZZATORE POSTERIORE 44
9 AMMORTIZZATORE DI STERZO 46
10 PNEUMATICI 46

SEZ. G COMANDI

1 COMANDO IDRAULICO FRIZIONE E FRENO ANTERIORE 2
2 COMANDO CAMBIO 2
3 COMANDO FRENO POSTERIORE 4
4 COMANDO ACCELERATORE / STARTER 6

Manuali d'officina
MOTOGUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

SEC. A Informations Générales

1 MODALITES DE CONSULTATION DE CETTE NOTICE 3
2 ABREVIATIONS ET SYMBOLES 3
3 REGLES GENERALES DE SECURITE 5
4 REGLES POUR LES OPERATIONS D'ENTRETIEN 5
5 GARANTIE 7

SEC. B Caractéristiques du Modèle

1 DONNEES D'IDENTIFICATION 3
2 LUBRIFIANTS ET RAVITAILLEMENTS 3
3 DONNEES TECHNIQUES 5
4 COUPLES DE SERRAGE 13
5 OUTILLAGE SPECIFIQUE 15

SEC. C Contrôle et Utilisation du Motocycle

1 CONTROLES PRELIMINAIRES 3
2 DEMARRAGE DU MOTEUR 5
3 CHAUFFAGE DU MOTEUR 5
4 MOTEUR EN MARCHE 5
5 ARRET DU MOTEUR 7
6 STATIONNEMENT 7
7 REGLAGES VARIES 9
8 REMISAGE DU VEHICULE 17
9 NETTOYAGE DE LA MOTOCYCLETTE 19

SEC. D Entretien Périodique

1 TABLEAU D'ENTRETIEN PERIODIQUE 3
2 OPERATIONS D'ENTRETIEN 5

SEC. E Habillage

1 RETROVISEURS 3
2 GARDE-BOUE AVANT ET ARRIERE 5
3 COUVRE-SELLE / CACHES LATERAUX / QUEUE ARRIERE 7
4 SELLE 11

SEC. F Roues

1 ROUE AVANT 3
2 ROUE ARRIERE 9
3 REVISION DES ROUES 13
4 FREIN HYDRAULIQUE AVANT 19
5 FREIN HYDRAULIQUE ARRIER 25
6 FOURCHE AVANT 28
7 FOURCHE ARRIERE 41
8 AMORTISSEUR ARRIERE 45
9 AMORTISSEUR DE DIRECTION 47
10 PNEUMATIQUES 47

SEC. G Commandes

1 COMMANDE HYDRAULIQUE D'EMBRAYAGE ET DE FREIN AVANT 3
2 COMMANDE BOITE DE VITESSES 3
3 COMMANDE DE FREIN ARRIERE 5
4 COMMANDE D'ACCELERATEUR/STARTER 7

SEC. A Informaciones Generales

1 COMO CONSULTAR ESTE MANUAL 3
2 ABREVIACIONES Y SIMBOLOGÍA 3
3 REGLAS GENERALES DE SEGURIDAD 5
4 REGLAS PARA LAS OPERACIONES DE MANTENIMIENTO 5
5 GARANTÍA 7

SEC. B Características del Modelo

1 DATOS PARA LA IDENTIFICACIÓN 3
2 LUBRIFICANTES Y SUMINISTROS 3
3 DATOS TÉCNICOS 5
4 PARES DE SUJECIÓN 14
5 HERRAMIENTAS ESPECÍFICAS 15

SEC. C Control y Uso del Motociclo

1 CONTROLES PRELIMINARES 3
2 ARRANQUE DEL MOTOR 5
3 CALENTAMIENTO DEL MOTOR 5
4 MOTOR EN MARCHA 5
5 PARADA DEL MOTOR 7
6 APARCAMIENTO 7
7 AJUSTES Y REGULACIONES 9
8 PREPARACIÓN PARA UNA LARGA INACTIVIDAD 17
9 LIMPIEZA DEL MOTOCICLO 17

SEC. D Mantenimiento Periódico

1 TABLA DE MANTENIMIENTO PERIÓDICO 3
2 OPERACIONES DE MANTENIMIENTO 5

SEC. E Acabado

1 ESPEJOS 3
2 GUARDABARROS ANTERIOR Y POSTERIOR 5
3 CUBRESILLÍN/CUBIERTAS LATERALES/ COLA POSTERIOR 7
4 SILLÍN 11

SEC. F Ruedas

1 RUEDA ANTERIOR 3
2 RUEDA POSTERIOR 9
3 REVISIÓN DE LAS RUEDAS 13
4 FRENO HIDRÁULICO ANTERIOR 19
5 FRENO HIDRÁULICO POSTERIOR 25
6 HORQUILLA ANTERIOR 28
7 BRAZO POSTERIOR 41
8 AMORTIGUADOR POSTERIOR 45
9 AMORTIGUADOR DE LA DIRECCIÓN 47
10 NEUMÁTICOS 47

SEC. G Mandos

1 MANDO HIDRÁULICO EMBRAGUE Y FRENO ANTERIOR 3
2 MANDO CAMBIO 3
3 MANDO FRENO POSTERIOR 5
4 MANDO ACELERADOR/STARTER 7

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

Manuali d'officina

SEZ. H TELAIO

1 STERZO 2
2 SEMIMANUBRI 4
3 PEDANE 6
4 CAVALLETTO LATERALE 6
5 DIMENSIONI TELAIO 8

SEZ. I IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE 1

1 DESCRIZIONE GENERALE IMPIANTO 2
2 COSTITUZIONE DELL'IMPIANTO 2
3 SERBATOIO "5" 6
4 POMPA ELETTRICA CARBURANTE "1" 8
5 FILTRO CARBURANTE "2" 10
6 ELETTROINIETTORI "3" 10
7 REGOLATORE DI PRESSIONE "4" 12
8 SCATOLA FILTRO ARIA "1" 16
9 CORPO FARFALLATO "2" 18
10 BATTERIA "1" 22
11 COMMUTATORE DI ACCENSIONE "2" 22
12 RELE' "3" 24
13 CENTRALINA ELETTRONICA I.A.W. 15 M "4" 26
14 SENSORE TEMPERATURA ARIA "5" 28
15 SENSORE TEMPERATURA OLIO "6" 28
16 SENSORE NUMERO DI GIRI MOTORE E P.M.S. "7" 30
17 BOBINE "8" 32
18 POTENZIOMETRO POSIZIONE FARFALLA "9" 34
19 FASI DI FUNZIONAMENTO 36
20 DIAGNOSTICA 40
21 SISTEMA DI DEPURAZIONE E RICIRCOLO VAPORI BENZINA (USA, SGP, CAN) 56

SEZ. L IMPIANTO DI SCARICO

1 CARATTERISTICHE IMPIANTO 2
2 SILENZIATORI 2
3 TUBI DI SCARICO 4
4 CAMERA DI ESPANSIONE 6

SEZ. M MOTORE

1 NORME GENERALI PER LA REVISIONE DEL MOTORE 2
2 RIMOZIONE - INSTALLAZIONE GRUPPO MOTORE 2
3 SISTEMA DI LUBRIFICAZIONE 6
4 TESTE E DISTRIBUZIONE 18
5 CILINDRI E PISTONI 46
6 FRIZIONE 50
7 ALTERNATORE E VOLANO 58
8 ALBERO MOTORE E BIELLE 62

SEZ. N CAMBIO

1 CARATTERISTICHE GENERALI 2
2 RIMOZIONE E INSTALLAZIONE 2
3 SCOMPOSIZIONE 4
4 RICOMPOSIZIONE 16

Manuali d'officina

SEC. H CADRE

1 DIRECTION 3
2 DEMI-GUIDONS 5
3 REPOSE-PIEDS 7
4 BEQUILLE LATERALE 7
5 DIMENSIONS CADRE 9

SEC. I SYSTÈME D'ALIMENTATION

1 DESCRIPTION GENERALE DU SYSTEME 3
2 STRUCTURE DU SYSTEME 3
3 RESERVOIR "5" 7
4 POMPE ELECTRIQUE A CARBURANT "1" 9
5 FILTRE A CARBURANT "2" 11
6 ELECTRO-INJECTEURS "3" 11
7 REGULATEUR DE PRESSION "4" 13
8 BOITIER FILTRE A AIR "1" 17
9 CORPS PAPILLON "2" 19
10 BATTERIE "1" 23
11 COMMUTATEUR D'ALLUMAGE "2" 23
12 RELAIS "3" 25
13 BOITIER ELECTRONIQUE I.A.W. 15 M "4" ... 27
14 CAPTEUR DE TEMPERATURE D'AIR "5" 29
15 CAPTEUR DE TEMPERATURE D'HUILE "6" .. 29
16 CAPTEUR NOMBRE DE TOURS MOTEUR ET P.M.H. "7" 31
17 BOBINES "8" 33
18 POTENTIOMETRE POSITION PAPILLON "9" 35
19 PHASES DE FONCTIONNEMENT 37
20 DIAGNOSTIC 41
21 SYSTEME DE DEPURATION ET RECYCLAGE DES VAPEURS D'ESSENCE (USA, SGP, CAN) 57

SEC. L SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT

1 CARACTÉRISTIQUES DU SYSTÈME 3
2 SILENCIEUX 3
3 TUYAUX D'ECHAPPEMENT 5
4 CHAMBRE D'EXPANSION 7

SEC. M MOTEUR

1 NORMES GENERALES POUR LA REVISION DU MOTEUR 3
2 DEPOSE - INSTALLATION DU GROUPE MOTEUR 3
3 SYSTEME DE LUBRIFICATION 7
4 CULASSES ET DISTRIBUTION 19
5 CYLINDRES ET PISTONS 47
6 EMBRAYAGE 51
7 GENERATEUR ET VOLANT 59
8 VILEBREQUIN ET BIELLES 63

SEC. N BOÎTE DE VITESSES

1 CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES 3
2 DEPOSE ET INSTALLATION 3
3 DESASSEMBLAGE 5
4 REASSEMBLAGE 17

SEC. H CHASIS

1 DIRECCIÓN 3
2 SEMIMANILLAR 5
3 ESTRIBOS 7
4 CABALLETE LATERAL 7
5 DIMENSIONES CHASIS 9

SEC. I INSTALACIÓN DE ALIMENTACIÓN

1 DESCRIPCIÓN GENERAL INSTALACIÓN 3
2 CONSTITUCIÓN DE LA INSTALACIÓN 3
3 DEPÓSITO "5" 7
4 BOMBA ELÉCTRICA CARBURANTE "1" 9
5 FILTRO CARBURANTE "2" 11
6 ELECTROINYECTORES "3" 11
7 REGULADOR DE PRESIÓN "4" 13
8 CAJA DEL FILTRO DE AIRE "1" 17
9 CUERPO CON VALVULA DE ESTRANGULAMIENTO "2" 19
10 BATERÍA "1" 23
11 CONMUTADOR DE ENCENDIDO "2" 23
12 RELÉ "3" 25
13 CENTRALITA ELECTRÓNICA I.A.W. 15 M "4" 27
14 SENSOR DE TEMPERATURA AIRE "5" 29
15 SENSOR DE LA TEMPERATURA DEL ACEITE "6" 29
16 SENSOR DEL NÚMERO DE REVOLUCIONES DEL MOTOR E.P.M S "7" 31
17 BOBINAS "8" 33
18 POTENCIÓMETRO POSICIÓN DE LA VÁLVULA DE ESTRANGULAMIENTO "9" 35
19 FASES DE FUNCIONAMIENTO 37
20 DIAGNÓSTICO 41
21 SISTEMA DE DEPURACIÓN Y RECÍRCULACIÓN VAPORES GASOLINA (USA, SGP, CAN) 57

SEC. L INSTALACIÓN DE DESCARGA

1 CARACTERÍSTICAS DE LA INSTALACIÓN 3
2 SILENCIADORES 3
3 TUBOS DE ESCAPE 5
4 CÁMARA DE EXPANSIÓN 7

SEC. M MOTOR

1 NORMAS GENERALES PARA LA REVISIÓN DEL MOTOR 3
2 RETIRADA - INSTALACIÓN DEL GRUPO DEL MOTOR 3
3 SISTEMA DE LUBRIFICACIÓN 7
4 CABEZALES Y DISTRIBUCIÓN 19
5 CILINDROS Y PISTONES 47
6 EMBRAGUE 51
7 ALTERNADOR Y VOLANTE 59
8 CIGUEÑAL Y BIELAS 63

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE
Manuali d'officina

SEZ. O ALBERO E SCATOLA DI TRASMISSIONE POSTERIORE

1 SCATOLA DI TRASMISSIONE POSTERIORE 2
2 ALBERO DI TRASMISSIONE 8

SEZ. P IMPIANTO ELETTRICO

1 DESCRIZIONE IMPIANTO ELETTRICO 2
2 BATTERIA 8
3 MOTORINO DI AVVIAMENTO 12
4 IMPIANTI LUCE E ACUSTICO / CRUSCOTTO / COMANDI 14
5 INTERRUTTORE CAVALLETTO LATERALE ... 30
6 MORSETTIERA PORTA FUSIBILI 32
7 ALTERNATORE - REGOLATORE 34

MOTO GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

SEC. O Arbre à Cames et Carter de Transmission Arrière

1 CARTER DE TRANSMISSION ARRIERE 3
2 ARBRE A CAMES 9

SEC. P Système Électrique

1 DESCRIPTION DU SYSTEME ELECTRIQUE .. 3
2 BATTERIE 9
3 DEMARREUR 13
4 SYSTEMES DE FEUX/AVERTISSEUR/ TABLEAU DE BORD/COMMANDES 15
5 INTERRUPTEUR DE BEQUILLE LATERALE .. 31
6 PLAQUE PORTE-FUSIBLES 33
7 ALTERNATEUR ET RÉGULATEUR 35

SEC. N Cambio

1 CARACTERÍSTICAS GENERALES 3
2 RETIRADA E INSTALACIÓN 3
3 COMPOSICIÓN 5
4 RECOMPOSICIÓN 17

SEC. O Árbol y Caja de Transmisión Posterior

1 CAJA DE TRANSMISIÓN POSTERIOR 3
2 ÁRBOL DE TRANSMISIÓN 9

SEC. P Instalación Eléctrica

1 DESCRIPCIÓN DE LA INSTALACIÓN ELÉCTRICA 3
2 BATERÍA 9
3 MOTOR DE ARRANQUE 13
4 INSTALACIÓN LUZ Y ACÚSTICO / SALPICADERO / MANDOS 15
5 INTERRUPTOR CABALLETE LATERAL 31
6 TABLERO DE BORNES PORTA FUSIBLES ... 33
7 ALTERNADOR Y REGULADOR 35

Manuali d'officina

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE
Manuali d'officina

INFORMAZIONI GENERALI

INFORMATIONS GÉNÉRALES

INFORMACIONES GENERALES

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

1 COME CONSULTARE IL MANUALE

Scopo del presente manuale è di fornire le istruzioni occorrenti per effettuare razionalmente le revisioni e le riparazioni.
I dati citati hanno lo scopo di formare una conoscenza d'indole generale sui principali controlli da effettuare durante la revisione dei vari gruppi.
A tale scopo il manuale è stato corredato di illustrazioni, disegni e schemi, occorrenti per poter eseguire le operazioni di smontaggio, controllo e montaggio.
Il manuale deve essere altresì una guida per chi desidera conoscere i particolari costruttivi del tipo in esame: la conoscenza di tali particolari, nel personale addetto alle riparazioni, è fattore essenziale per una buona esecuzione del lavoro.
Per una consultazione più veloce e diretta il manuale è stato suddiviso in sezioni e successivamente in capitoli; le sezioni raggruppano informazioni e operazioni riguardanti un determinato impianto della moto mentre i capitoli analizzano più in particolare gli elementi che lo compongono.

2 ABBREVIAZIONI E SIMBOLOGIA

Allo scopo di rendere la lettura di immediata comprensione i paragrafi sono stati contraddistinti da illustrazioni schematiche che evidenziano l'argomento trattato.
In questo manuale sono state riportate note informative con significati particolari:

Norme antinfortunistiche per l'operatore e per chi opera nelle vicinanze.

Esiste la possibilità di arrecare danno al veicolo e/o ai suoi componenti.

Ulteriori notizie inerenti l'operazione in corso

N.B.

La "destra" o la "sinistra" é riferita ai comandi visti dalla posizione di guida.

N.B.

Tutti i disegni tecnici del manuale utilizzano misure espresse in mm. e coppie di serraggio espresse in Nm.

Manuali d'officina

1 MODALITES DE CONSULTATION DE CETTE NOTICE

Cette notice vise à fournir les informations indispensables pour la bonne exécution des opérations de révision et de réparation.
Les données citées ont le but de fournir à l'usager des connaissances générales sur les principaux contrôles à effectuer pendant les opérations de révision des différents groupes.
La notice a été dotée de figures, dessins et schémas nécessaires, afin de permettre l'exécution des opérations de démontage, contrôle et montage.
Cette notice doit aussi représenter un guide pour ceux qui souhaitent connaître les détails de construction du type à l'examen. La connaissance de ces détails de la part du personnel préposé aux opérations de réparation est essentielle pour la bonne exécution du travail.
Pour une consultation plus rapide et directe, cette notice a été repartie en sections et en chapitres : Les sections contiennent des informations et décrivent les opérations à réaliser sur un système particulier de la motocyclette, tandis que les chapitres traitent de manière détaillée les éléments dont le système est constitué.

2 ABREVIATIONS ET SYMBOLES

Dans le but de faciliter la compréhension de la notice, les paragraphes sont marqués par des illustrations schématiques qui mettent en évidence le sujet traité.
Cette notice contient également des notes informatives avec une signification particulière :

Normes de prévention des accidents du travail pour l'opérateur et pour les personnes qui travaillent aux alentours.

Il existe la possibilité de causer des dommages au véhicule et/ou à ses composants.

Informations complémentaires sur l'opération en cours.

N.B.

Les termes "droite" ou "gauche" font référence aux commandes vues de la position de conduite.

N.B.

Dans tous les dessins techniques de cette notice, les cotes sont en mm, tandis que les couples de serrage sont en netwons par mètre.

1 COMO CONSULTAR ESTE MANUAL

El objetivo del presente manual es suministrar las instrucciones necesarias para efectuar racionalmente las revisiones y las reparaciones.
Los datos citados tienen el objetivo de formar un conocimiento de índole general sobre los principales controles que se deben efectuar durante las revisiones de los diferentes grupos.
Con tal objetivo el manual se ha enriquecido con ilustraciones, diseños y esquemas, necesarios para poder realizar las operaciones de desmontaje, control y montaje.
El manual debe ser así mismo una guía para la persona que desea conocer los particulares constructivos del tipo en examen: El conocimiento de dichos particulares, en el personal encargado de las reparaciones, es un factor esencial para una buena ejecución del trabajo.
Para una consulta más rápida y directa, el manual ha sido dividido en secciones y sucesivamente en capítulos; Las secciones agrupan informaciones y operaciones referidas a una determinada instalación de la moto mientras que los capítulos analizan más en detalle los elementos que la componen.

2 ABREVIACIONES Y SIMBOLOGÍA

Con el fin de rendir la lectura inmediatamente comprensible, los párrafos se han señalado con ilustraciones esquemáticas que evidencian el argumento tratado.
En este manual se han señalado notas informativas con significados particulares:

Normas antiaccidentes para el operador y para las personas que operan en las cercanías.

Existe la posibilidad de causar daño al vehículo y/o a sus componentes.

Ulteriores noticias inherentes a la operación en curso.

NOTA

La "derecha" o la "izquierda" se refiere a los mandos vistos desde la posición de conducción.

NOTA

Todos los diseños técnicos del manual utilizan medidas expresadas en mm. Y los pares de sujeción y utilizan medidas expresadas en newton metro.

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

3 REGOLE GENERALI DI SICUREZZA

Il manuale non contiene le regole generali di sicurezza poiché considerate di normale amministrazione nel lavoro delle officine, contiene però alcune avvertenze e attenzioni di particolare importanza che, se non rispettate, potrebbero causare lesioni all'operatore o al veicolo.
E' comunque molto importante che il personale di servizio, svolgendo una qualsiasi operazione riportata in questo manuale anche utilizzando attrezzi specifici consigliati da "Moto Guzzi", verifichi sempre che le metodologie utilizzate per l'esecuzione di un'operazione e l'uso degli attrezzi non mettano a repentaglio la sua sicurezza e quella del veicolo.

4 REGOLE PER LE OPERAZIONI DI MANUTENZIONE

Per garantire che il veicolo sia sempre in perfette condizioni di funzionamento è necessario attenersi alle istruzioni fornite nel programma di manutenzione periodica descritto nella sezione D.
La prima serie di operazioni di manutenzione è da eseguire dopo 1500 Km come riportato nella tabella del cap. 1 della sez. D; l'esecuzione di tali operazioni è importantissima in quanto consentono di controllare l'usura iniziale che avviene in corrispondenza del rodaggio.
E' inoltre importante osservare le seguenti norme di base durante le operazioni di manutenzione:

- Gli anelli di tenuta, le guarnizioni, le coppiglie, gli OR e tutti i particolari che garantiscono una tenuta, durante le operazioni di rimontaggio vanno sostituiti con particolari nuovi;
- Gli attrezzi specifici studiati per questa moto servono per evitare montaggi non corretti o danni;
- Durante le operazioni di manutenzione utilizzare tassativamente materiale e attrezzi del sistema metrico decimale in quanto i dadi, i bulloni e le viti di questo sistema non sono intercambiabili con il sistema inglese;
- Quando si procede al serraggio di dadi o bulloni è buona norma iniziare sempre da quelli con il diametro maggiore o quelli posizionati più iternamente; procedere poi in successione diagonale e a passi successivi a meno che non sia stata prescritta una sequenza specifica.
- Dopo le operazioni di rimontaggio accertarsi che tutti i componenti reinstallati funzionino correttamente.

MOTO GUZZI ASSOCIAZIONE CULTURALE

Manuali d'officina

3 REGLES GENERALES DE SECURITE

La notice ne contient pas de règles générales de sécurité, étant donné que celles-ci sont considérées comme de normale administration dans les ateliers ; elle contient toutefois des remarques et des avertissements très importants qui, faute de respect, pourraient causer des lésions à l'opérateur ou des dommages au véhicule.
Il est toutefois essentiel que le personnel qui exécute les opérations citées dans cette notice, à l'aide des outils spécifiques conseillés par "Moto Guzzi", contrôle toujours que les méthodes adoptées pour l'exécution d'une opération et les outils utilisés n'apportent pas préjudice à sa sécurité et à la sécurité du véhicule.

4 REGLES POUR LES OPERATIONS D'ENTRETIEN

Pour assurer toujours le bon fonctionnement du véhicule, il faut se tenir aux instructions fournies dans le programme d'entretien périodique contenu dans la section D.
La première série d'opérations d'entretien est à exécuter après 1500 km, comme indiqué dans le tableau du chapitre 1 de la section D ; l'exécution de ces opérations est très importante, vu qu'elles permettent de vérifier l'état d'usure initiale qui se produit pendant le rodage.
Il est en outre essentiel de respecter les règles générales ci-après pendant l'exécution des opérations d'entretien.

- Les joints d'étanchéité, les garnitures, les goupilles, les joints toriques et tous les éléments qui assurent l'étanchéité pendant les opérations de remontage sont à remplacer par des pièces neuves ;
- Les outils spécifiques conçus pour cette motocyclette préviennent tout montage incorrect ou dommage.
- Lors de l'exécution des opérations d'entretien, il faut utiliser impérativement le matériel et les outils appartenant au système métrique décimal, étant donné que les écrous, les boulons et les vis de ce système ne sont pas interchangeables avec le système anglais.
- Lors du serrage des écrous ou des boulons, il est de bonne règle de commencer toujours par les pièces ayant le diamètre plus grand ou par ceux qui se trouvent plus à l'intérieur ; procéder en diagonale et par étapes successives, sauf l'indication d'une séquence spécifique.
- Après les opérations de remontage, vérifier que tous les composants réinstallés fonctionnent de manière correcte.

3 REGLAS GENERALES DE SEGURIDAD

El manual no contiene las reglas generales de seguridad ya que se consideran normales en el trabajo de los talleres, contiene sí algunas advertencias y atenciones de particular importancia que, si no se respetan, podrían causar lexiones al operador o al vehículo.
En cualquier caso es muy importante que el personal de servicio, realizando cualquier operación señalada en este manual también utilizando herramientas específicas aconsejadas por "Moto Guzzi", verifique siempre que las metodologías utilizadas para la ejecución de una operación y el uso de las herramientas no pongan en peligro su seguridad y la del vehículo.

4 REGLAS PARA LAS OPERACIONES DE MANTENIMIENTO

Para garantizar que el vehículo esté siempre en perfectas condiciones de funcionamiento es necesario atenerse a las instrucciones suministradas en el programa de mantenimiento periódico descrito en la sección D
La primera serie de operaciones de mantenimiento se debe realizar después de 1500 Km como se señala en la tabla del cap. 1 de la sección.D; La ejecución de dichas operaciones es importantísima ya que permiten controlar el desgaste inicial que se produce en correspondencia con el rodaje.
Es importante además observar las siguientes normas básicas durante las operaciones de mantenimiento:

- Los anillos de retención, las guarniciones, las clavijas, las juntas tóricas y todos los particulares que garantizan la estanqueidad, se deben sustituir con piezas nuevas durante las operaciones de montaje;
- Las herramientas específicas estudiadas para esta moto sirven para evitar montajes no correctos o daños;
- Durante las operaciones de mantenimiento utilizar taxativamente material y herramientas del sistema métrico decimal ya que las tuercas, los pernos y los tornillos de este sistema no son intercambiables con el sistema inglés;
- Cuando se procede al ajuste de loas tuercas o pernos es aconsejable empezar siempre por los de diámetro mayor o por los colocados más internamente; Proceder a continuación en sucesión diagonal y en pasos sucesivos a menos que no se haya prescrito una secuencia específica.
- Despué de las operaciones de remontaje asegurarse de que todos los componentes reinstalados funcionen correctamente.

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

5 GARANZIA

In caso di sostituzione di particolari, chiedere ed assicurarsi che siano **impiegati esclusivamente "Ricambi Originali Moto Guzzi".**
L'uso di ricambi non originali annulla il diritto alla garanzia.

MOTO GUZZI
ASSOCIAZIONE CULTURALE

5 GARANTIE

En cas de remplacement de pièces, demander et vérifier l'emploi exclusif **de "Pièces d'origine Moto Guzzi".** L'emploi de pièces pas d'origine annule le droit à la garantie.

5 GARANTÍA

En caso de sustituciones particulares, solicitar y asegurarse de que se hayan **empleado exclusivamente "Recambios Originales Moto Guzzi".** El uso de recambios no originales anula el derecho a la garantía.

Manuali d'officina

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

Caratteristiche Modello

Caractéristiques du Modèle

Características del Modelo

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

1 DATI PER L'IDENTIFICAZIONE

Ogni veicolo é contraddistinto da un numero di identificazione impresso sulla pipa del telaio e sul basamento motore.
Il numero impresso sulla pipa del telaio é riportato sul libretto di circolazione e serve agli effetti di legge per l'identificazione del motociclo stesso; questo numero è composto da cifre e lettere come nell'esempio sotto riportato.

ZGUKR0000XM111111
1 2 3 4 5 6 7

1) Codice WMI (World Manufactures Identifier)
2) Tipo di veicolo
3) Variante
4) Versione
5) Anno di fabbricazione variabile, esempio: X = 1999
   Y = 2000
6) Stabilimento di produzione (M = Mandello del Lario)
7) Numero di telaio (il n° 111111 è riferito al primo veicolo costruito)

2 LUBRIFICANTI E RIFORNIMENTI

Parti da rifornire	Litri	Prodotti da impiegare
Serbatoio carburante (riserva lt 5 circa)	23	Benzina super (97 No - RM/min.) Benzina senza piombo (95 No - RM/min.)
Coppa motore	3,5	Olio "Agip 4T SUPER RACING SAE 20W50"
Scatola cambio	0,850	Olio "Agip Rotra MP SAE 80 W/90"
Scatola trasmissione (lubrificazione coppia conica)	0,370 di cui 0,350 0,020	 Olio "Agip Rotra MP SAE 80 W/90" Olio "Agip Rocol ASO/R"
Forcella telescopica (per gamba)	0,400	Olio per ammortizzatori (SAE 10)
Impianto frenante anteriore e posteriore Impianto frizione idraulica	-	Fluido "Agip Brake Fluid - DOT 4"

MOTO-GUZZI
ASSOCIAZIONE CULTURALE

1 DONNEES D'IDENTIFICATION

Chaque véhicule est identifié par un numéro d'identification estampé sur la colonne du cadre et sur le bloc-cylindres.
Le numéro estampé sur la colonne du cadre est reporté sur le permis de circulation et, aux termes de la loi, il est à utiliser pour l'identification de la motocyclette ; ce numéro est constitué de chiffres et de lettres, comme dans l'exemple cité.

ZGUKR0000XM111111
1 2 3 4 5 6 7

1) Code WMI (World Manufactures Identifier)
2) Type de véhicule
3) Variante
4) Version
5) Année de fabrication variable, exemple : X = 1999
   Y = 2000
6) Etablissement de production (M = Mandello del Lario)
7) Numéro de cadre (le n° 111111 fait référence au premier véhicule construit)

2 LUBRIFIANTS ET RAVITAILLEMENTS

Parties a ravitailler	Litres	Produits a utiliser
Réservoir à carburant (réserve 5 l environ)	23	Essence super (97 No - RM/min.) Essence sans plomb (95 No - RM/min.)
Carter moteur	3,5	Huile "Agip 4T SUPER RACING SAE 20W50"
Carter boîte de vitesses	0,850	Huile "Agip Rotra MP SAE 80 W/90"
Carter de transmission (lubrification couple conique)	0,370 DONT 0,350 0,020	 Huile "Agip Rotra MP SAE 80 W/90" Huile "Agip Rocol ASO/R"
Fourche télescopique (par tube)	0,400	Huile pour amortisseurs (SAE10)
Circuits de freinage avant et arrière Circuit d'embrayage hydraulique	-	Fluide "Agip Brake Fluid - DOT 4"

1 DATOS PARA LA IDENTIFICACIÓN

Todo vehículo está marcado con un número de identificación imprimido en la pipa del chasis y en la base del motor.
El número imprimido en la pipa del chasis se señala en el libreto de circulación y sirve a efectos de ley para la identificación de la propia moto; Este número está compuesto por cifras y letras como en el ejemplo señalado a continuación.

ZGUKR0000XM111111
1 2 3 4 5 6 7

1) Código WMI (World Manufactures Identifier)
2) Tipo de vehículo
3) Variante
4) Versión
5) Año de fabricación variable, ejemplo: X = 1999
   Y = 2000
6) Establecimiento de producción (M= Mandello del Lario)
7) Número de chasis(el nº 111111 se refiere al primer vehículo construido)

2 LUBRIFICANTES Y SUMINISTROS

Partes que hay que suministrar	Litros	Productos que se deben emplear
Depósito carburante (reserva 5 litros aproximdamente)	23	Gasolina super (97 No - RM/min.) Gasolina sin plomo (95 No - RM min.)
Cárter motor	3,5	Aceite "Agip 4T SUPER RACING SAE 20W50"
Caja cambio	0,850	Aceite "Agip Rotra MP SAE 80 W/90"
Caja transmisión (lubrificación par cónico)	0,370 DE LOS CUALES 0,350 0,020	 Aceite "Agip Rotra MP SAE 80 W/90" Aceite "Agip Rocol ASO/R"
Horquilla telescópica (por brazo)	0,400	Aceite para amortiguadores (SAE10)
Instalación frenante anterior y posterior Instalación embrague hidráulico	-	Líquido "Agip Brake Fluid - DOT 4"

Manuali d'officina

MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

3 DATI TECNICI

Motore

Bicilindrico a 4 tempi
Disposizione cilindri ..... a “V” di 90°
Alesaggio ..... mm 92
Corsa ..... mm 80
Cilindrata totale .....cc 1064
Rapporto di compressione 9,3:1
Coppia massima ..... Kgm 9,6(94 Nm) a 6000 giri/min
Potenza massima..... CV 91 (Kw 67) a 7800 giri/min

Distribuzione

Ad aste e bilanceri e 2 valvole per cilindro. Un albero a camme nel basamento comandato da catena duplex con tendicatena automatico.

Alimentazione

Iniezione elettronica indiretta, sequenziale fasata MAGNETI MARELLI IAW 15M sistema “Alfa-N”, N°2 corpi farfallati ø40 mm con iniettori Weber IW031, pompa elettrica con regolatore di pressione, gestione digitale dei tempi di iniezione ottimizzata.

Impianto di scarico

In acciaio inox - 2 tubi collegati ad una camera di espansione e a due silenziatori.

Lubrificazione

Sistema a pressione con pompa ad ingranaggi. Filtri a rete ed a cartuccia montati nella coppa del basamento. Pressione normale di lubrificazione Kg/cmq 3,8-4,2 (regolata da apposita valvola) valvola termostatica e radiatore di raffreddamento.
Trasmettitore elettrico per segnalazione insufficiente pressione situato sul basamento.

Generatore alternatore

Montato sulla parte anteriore dell’albero motore.
Potenza di uscita: 350 W a 5000 giri/min. (14 V - 25 A)

Accensione

Elettronica digitale a scarica induttiva “MAGNETI MARELLI”
Candele di accensione ..... NGK BPR 6ES
Distanza fra gli elettrodi delle candele ..... mm 0,7
Bobine di accensione .....n°2 montate sul telaio

MOTO-GUZZI
ASSOCIAZIONE CULTURALE

3 DONNEES TECHNIQUES

Moteur

Bicylindre à 4 temps
Disposition cylindres ..... en "V" à 90°
Alésage ..... 92 mm
Course ..... 80 mm
Cylindrée totale ..... 1 064 cc
Rapport de compression 9,3:1
Couple maximum ..... 9,6 kgm (94 Nm) à 6 000 tr/mn
Puissance maximale ... 91 CH (67 kW) à 7 800 tr/mn

Distribution

Tiges et culbuteurs et 2 soupapes par cylindre. Un arbre à cames dans le bloc-cylindres commandé par une chaîne duplex avec tendeur de chaîne automatique

Alimentation

Injection électronique indirecte séquentielle et calée MAGNETI MARELLI IAW 15M système "Alfa-N", N°2 papillons ø 40 mm avec injecteurs Weber IW031, pompe électrique avec régulateur de pression, gestion digitale optimisée des temps d'injection.

Système d'échappement

En acier inoxydable - 2 tuyaux raccordés à une chambre d'expansion et à deux silencieux.

Lubrification

Système à pression avec pompe à engrenages. Filtres en toile et à cartouche montés dans le carter du bloc-cylindres.
Pression normale de lubrification 3,8-4,2 kg/cm² (réglée par une vanne spéciale) vanne thermostatique et radiateur de refroidissement.
Indicateur électrique de signalisation pression d'huile insuffisante situé sur le bloc-cylindres.

Générateur alternateur

Monté à l'avant du vilebrequin.
Puissance de sortie : 350 W à 5 000 tr/mn (14 V - 25 A)

Allumage

Electronique du type digital à induction "MAGNETI MARELLI"
Bougies d'allumage ..... NGK BPR 6ES
Ecartement entre les électrodes des bougies . 0,7mm
Bobines d'allumage ..... n°2 montées sur le cadre

3 DATOS TÉCNICOS

Motor

Bicilíndrico de 4 tiempos
Disposición cilíndros ..... en "V" de 90º
Calibre ..... 92mm.
Recorrido ..... 80mm.
Cilindrada total ..... 1064cc.
Relación de compresión 9,3:1
Par máximo ..... Kgm 9,6(94 Nm) a 6000r.p.m.
Potencia máxima ..... 91CV (67 Kw) a 7800 r.p.m

Distribución

Con varillas y balancines y 2 válvulas por cilindro. Un árbol de levas en la base dirigido por una cadena duplex con tensor de cadena automático.

Alimentación

Inyección electrónica indirecta, secuencial calada MAGNETI MARELLI IAW 15M sistema "Alfa-N", 2 cuerpos con válvula ø40 mm. con inyectores Weber IW031, bomba eléctrica con regulador de presión, gestión digital de los tiempos de inyección optimizada.

Instalación de escape

De acero inox - 2 tubos conectados a una cámara de expansión y a dos silenciadores.

Lubrificación

Sistema a presión con bomba de engranajes. Filtros con malla y de cartuchos montados en la caja de la base.
Presión normal de lubrificación Kg/cm cuadrados 3,8-4,2 (regulada por una válvula especial) válvula termostática y radiador de enfriamiento.
Transmisor eléctrico para señalización de presión insuficiente situado en la base.

Generador alternador

Montado en la parte anterior del cigueñal.
Potencia en salida: 350 W a 5000 r.p.m. (14 V - 25 A)

Encendido

Electrónico digital con descarga inductiva "MAGNETI MARELLI"
Bujías de encendido ..... NGK BPR 6ES
Distancia entre los electrodos de las bujías .. 0,7 mm.
Bobinas de encendido ..... 2 montadas en el chasis

Manuali d'officina

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

Avviamento

Elettrico mediante motorino di avviamento (12V - 1,2 Kw) munito di innesto a comando elettromagnetico. Corona dentata fissata al motore.
Comando a pulsante (START) "ⓘ" posto sul lato destro del manubrio.

Trasmissioni

Frizione

Tipo a secco a due dischi condotti. E' posta sul volano motore.
Comando idraulico mediante leva sul manubrio (lato sinistro).

Trasmissione primaria

Ad ingranaggi elicoidali, rapporto 1:1,6842 (z=19/32)

Cambio

A sei marce con ingranaggi sempre in presa ad innesto frontale.
Parastrappi incorporato.
Comando con leva a pedale posto sul lato sinistro del veicolo.

Rapporti cambio

1ª marcia = 1: 2,4000 (15/36)
2ª marcia = 1: 1,7778 (18/32)
3ª marcia = 1: 1,3636 (22/30)
4ª marcia = 1: 1,1111 (27/30)
5ª marcia = 1: 1,9655 (29/28)
6ª marcia = 1: 0,8519 (27/23)

Trasmissione secondaria

Ad albero con giunto cardanico ed ingranaggi.
Rapporto 1: 2,9091 (11/32)
Rapporti totali (motore-ruota):

1ª marcia = 1: 11,7589
2ª marcia = 1: 8,7103
3ª marcia = 1: 6,6812
4ª marcia = 1: 5,4439
5ª marcia = 1: 4,7306
6ª marcia = 1: 4,1737

Telaio

Monotrave a sezione rettangolare in acciaio al NiCrMo.
Basamento motore semiportante.

MOTO-GUZZI.IT ASSOCIAZIONE CULTURALE

Manuali d'officina

Démarrage

Electrique par démarreur (12 V - 1,2 kW) muni d'embrayage à commande électromagnétique. Couronne dentée fixée au moteur.
Commande à bouton (START) "" située du côté droit du guidon.

Transmissions

Embrayage

Du type à sec à deux disques menés. Il est situé sur le volant du moteur.
Commande hydraulique par levier sur le guidon (côté gauche).

Transmission primaire

A engrenages hélicoïdaux, rapport 1:1,6 842 (z=19/32)

Boîte de vitesses

Six rapports avec engrenages en prise constante à embrayage frontal.
Accouplement élastique incorporé.
Commande par levier à pédale située du côté gauche du véhicule.

Rapports de boîte de vitesses

Première vitesse = 1 : 2,4000 (15/36)
Deuxième vitesse = 1 : 1,7778 (18/32)
Troisième vitesse = 1 : 1,3636 (22/30)
Quatrième vitesse = 1 : 1,1111 (27/30)
Cinquième vitesse = 1 : 1,9655 (29/28)
Sixième vitesse = 1 : 0,8519 (27/23)

Transmission secondaire

A arbre avec joint de cardan et engrenages.
Rapport 1 : 2,9091 (11/32)
Rapports totaux (moteur-roue) :

Première vitesse = 1 : 11,7589
Secondaire vitesse = 1 : 8,7103
Troisième vitesse = 1 : 6,6812
Quatrième vitesse = 1 : 5,4439
Cinquième vitesse = 1 : 4,7306
Sixième vitesse = 1 : 4,1737

Cadre

Monopoutre à section rectangulaire en acier NiCrMo.
Bloc-cylindres semi-porteur.

Arranque

Eléctrica mediante motor encendido de arranque (12V - 1,2 Kw) acoplamiento con control electromagnético. Corona dentada fijada al motor.
Mando con botón (START) "" colocado en el lado derecho del manillar.

Transmisiones

Embrague

Tipo seco con dos discos conducidos. Esta colocado en el volante motor.
Mando hidráulico mediante palanca en el manillar (lado izquierdo).

Transmisión primaria

De engranajes helicoidales, relación 1:1,6842 (z=19/32)

Cambio

De seis marchas con engranajes siempre en el agarre con embrague frontal.
Acoplamiento flexible incorporado.
Mando con palanca de pedal colocado en el lado izquierdo del vehículo

Relaciones cambio

1ª marcha = 1: 2,4000 (15/36)
2ª marcha = 1: 1,7778 (18/32)
3ª marcha = 1: 1,3636 (22/30)
4ª marcha = 1: 1,1111 (27/30)
5ª marcha = 1: 1,9655 (29/28)
6ª marcha = 1: 0,8519 (27/23)

Transmisión secundaria

De árbol con junta cardánica y engranajes.
Relación 1: 2,9091 (11/32)
Relaciones totales (motor-rueda):

1ª marcha = 1: 11,7589
2ª marcha = 1: 8,7103
3ª marcha = 1: 6,6812
4ª marcha = 1: 5,4439
5ª marcha = 1: 4,7306
6ª marcha = 1: 4,1737

Chasis

Un único larguero con sección rectangular de acero al NiCrMo.
Base motor semiportante.

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

Sospensioni

Anteriore

Forcella telescopica idraulica a steli rovesciati MARZOCCHI "ø40 mm" regolabile separatamente in estensione e compressione.

Posteriore

Forcellone oscillante a sezione ovale in acciaio. Monoammortizzatore "SACHS BOGE" o "WHITE POWER" con regolazione separata del precarico molla e della frenatura idraulica in estensione e compressione.

Ruote

Fuse in lega leggera a 3 razze cave (posteriore con parastrappi incorporato) con cerchi nelle misure:

Anteriore
3,50x17 MT H2
Posteriore
4,50x17 MT H2

Pneumatici

Anteriore :
120/70 - ZR 17"
BRIDGESTONE BT020
BRIDGESTONE BT57

Posteriore :
170/60 -ZR 17"
BRIDGESTONE BT020
BRIDGESTONE BT57

Freni

Anteriore

Doppio disco semiflottante in acciaio inox BREMBO "serie oro" con pinza fissa a 4 pistoncini differenziati.Comando con leva a mano posta sul lato destro del manubrio.

ø disco =320 mm.
ø cilindro frenante = 34/30 mm.
ø pompa = 16 mm.

Suspensions

Avant

Fourche télescopique hydraulique à tiges renversées MARZOCCHI "ø 40 mm", à réglage indépendant en compression et détente.

Arrière

Fourche arrière oscillante à section ovale en acier. Monoamortisseur "SACHS BOGE" ou "WHITE POWER" à réglage indépendant de la précharge du ressort et du freinage hydraulique en détente et compression.

Roues

En alliage léger à 3 branches creuses (à l'arrière avec accouplement élastique incorporé) - jantes dans les formats

Avant
3,50x17 MT H2
Arrière
4,50x17 MT H2

Pneus

Avant
120/70 - ZR 17"
BRIDGESTONE BT020
BRIDGESTONE BT57

Arrière
170/60 -ZR 17"
BRIDGESTONE BT020
BRIDGESTONE BT57

Freins

Avant

Double disque semi-flottant en acier inoxydable BREMBO "série or" avec étrier fixe à 4 pistons différenciés. Commande par levier à main situé du côté droit du guidon.

ø disque = 320 mm.
ø cylindre de freinage = 34/30 mm.
ø maître-cylindre = 16 mm.

Suspensiones

Anterior

Horquilla telescópica hidráulica con vástagos vueltos MARZOCCHI "ø40 mm" regulable separadamente en extensión y comprensión.

Posterior

Brazo oscilante con sección oval de acero. Monoamortiguador "SACHS BOGE" o "WHITE POWER" con regulación separada de la precarga muelle y del frenado hidráulico en extensión y comprensión.

Ruedas

Fundidas en aleación ligera con 3 radios (posterior con acoplamiento flexible incorporado) con llantas en las medidas:

Anterior
3,50x17 MT H2
Posterior
4,50x17 MT H2

Neumáticos

Anterior
120/70 - ZR 17"
BRIDGESTONE BT020
BRIDGESTONE BT57

Posterior
170/60 -ZR 17"
BRIDGESTONE BT020
BRIDGESTONE BT57

Frenos

Anterior

Doble disco semiflotante de acero inoxidable BREMBO "serie oro" con pinza fija con 4 pistoncitos diferenciados. Mando con palanca manual colocada en el lado derecho del manillar.

ø disco =320 mm
ø cilindro frenante = 34/30 mm.
ø bomba = 16 mm.

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

Posteriore

A disco fisso in acciaio inox con pinza fissa a doppio cilindro frenante. Comando con leva a pedale posta al centro sul lato destro del veicolo.

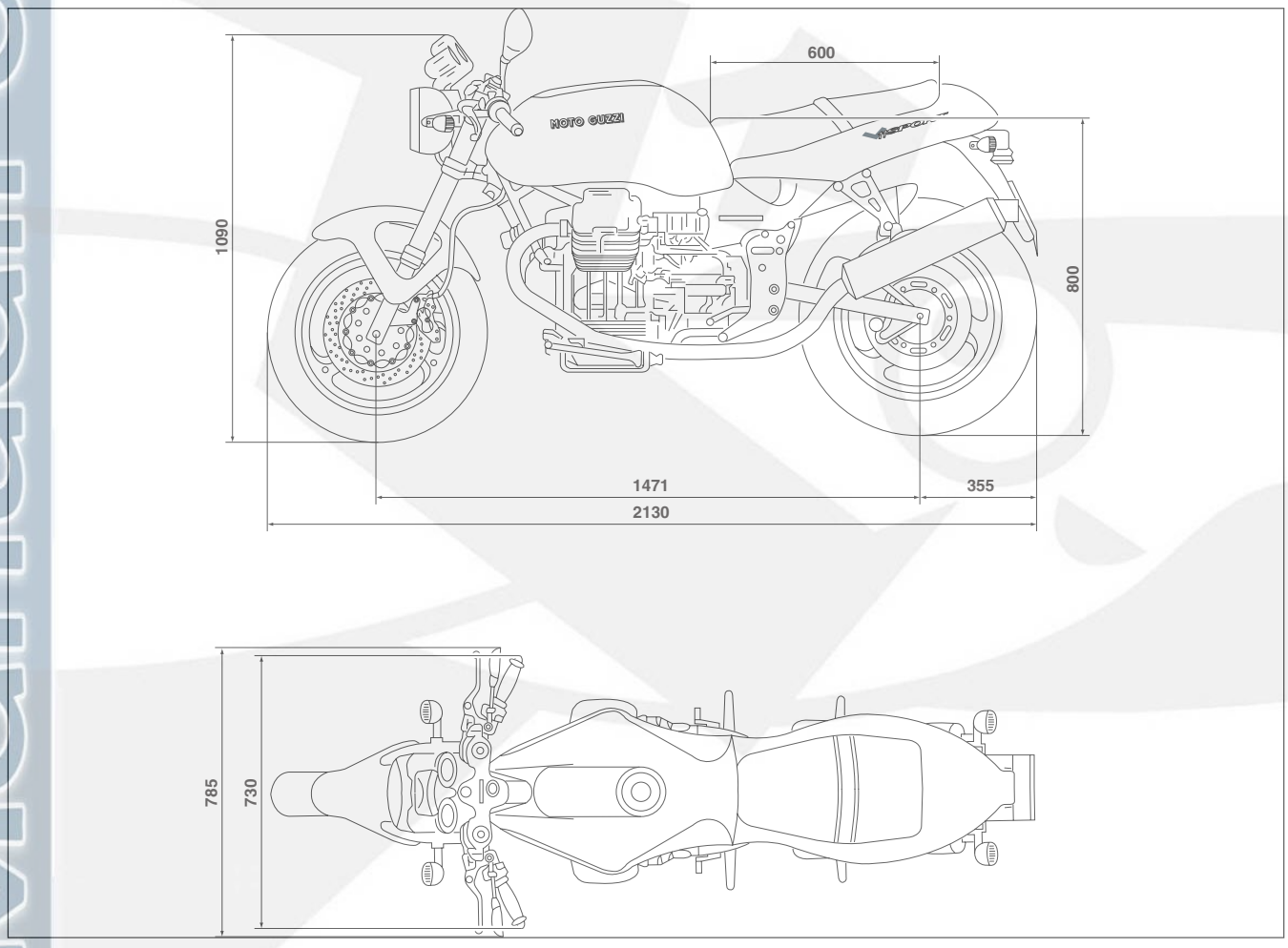
ø disco = 282 mm.
ø cilindro frenante = 32 mm.
ø pompa =11 mm.

Ingombri e peso

Passo (a carico) ..... m 1,471
Lunghezza massima ..... m 2,130
Larghezza massima ..... m 0,785
Altezza massima ..... m 1,090
Altezza sella pilota ..... m 0,800
Peso (a secco) ..... Kg 219

Prestazioni

Velocità massima senza accessori con il solo pilota a bordo: Km/h 220 (norma CE)



MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

Arrière

A disque fixe en acier inoxydable avec étrier fixe à double cylindre de freinage. Commande par levier à pédale situé au centre du côté droit du véhicule.

ø disque = 282 mm.
ø cylindre de freinage = 32 mm.
ø pompe =11 mm.

Dimensions d'encombrement et poids

Empattement (à charge)	1,471 m
Longueur maximale	2,130 m
Largeur maximale	0,785 m
Hauteur maximale	1,090 m
Hauteur selle conducteur	0,800 m
Poids (à sec)	219 kg

Performances

Vitesse maximale sans accessoires avec le conducteur seul à bord 220 km/h (norme CE)

Posterior

De disco fijo de acero inoxidable con pinza fija y doble cilindro frenante. Mando con palanca de pedal en el centro en el lado derecho del vehículo.

ø disco =282 mm
ø cilindro frenante = 32 mm.
ø bomba = 11 mm.

Medidas y peso

Paso (cargado)	1,471 m
Largura máxima	2,130 m
Anchura máxima	0,785 m
Altura máxima	1,090 m
Altura sillín piloto	0,800 m
Peso (en seco)	219 Kg

Prestaciones

Velocidad máxima sin accesorios solo con el piloto a bordo: Km/h 220 (norma CE)

Manuali d'officina

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

4 COPPIE DI SERRAGGIO

DENOMINAZIONE	Nm
Dado e colonnetta per tiranti testa-cilindro	40÷42
Viti fissaggio perni bilanceri	6÷8
Candele	20÷30
Viti cave fissaggio tubazioni mandata olio alle teste (ø8x1,25)	15÷18
Dado fissaggio ingranaggio all'albero a camme	150
Viti fissaggio pipe aspirazione	20
Viti fissaggio cappelli biella (ø10x1)	61÷66
Viti fissaggio volano all'albero motore (ø8x1,25) - con Loctite bloccante medio	40÷42
Viti fissaggio corona volano (ø6x1)	15÷17
Dado bloccaggio pignone albero motore (ø25x1,5)	110÷120
Dado bloccaggio alternatore (ø16x1,5)	80
Raccordo di spurgo pinze freno anteriori e posteriore	7÷10
Tappo introduzione olio nella scatola cambio e trasmissione	30
Raccordo di spurgo frizione	8÷12
Dado bloccaggio cuscinetto su pignone conico	180÷200
Viti fissaggio corona al perno forato	40÷42
Vite fissaggio piastra supporto cavalletto laterale	70÷75
Perno ruota anteriore	90÷100
Vite per perno ruota posteriore (lato scatola)	120
Viti fissaggio dischi freno ant. e post. (ø8x1,25)	28÷30
Ghiera albero primario cambio lato cardano	90
Ghiere alberi secondari cambio	80
Ghiera albero primario cambio lato frizione	100
Contenitore sensore temperatura testa (con Loctite 601)	10 ÷12
Sensore temperatura testa	10 ÷12
Vite cava fissaggio tubazione frizione e freno anteriore alla pompa	20
Raccordi tubazioni olio radiatore	25÷30
Valori standard	
Viti e dadi ø 4	3÷3,5
Viti e dadi ø 5x0,8	6÷7
Viti e dadi ø 6x1	8÷12
Viti e dadi ø 8x1,25	25÷30
Viti e dadi ø 10x1,5	45÷50
Ulteriori coppie di serraggio sono indicate sui disegni dei complessivi sospensioni, ruota ant. e post.	

MOTO-CLUB
ASSOCIAZIONE CULTURALE

4 COUPLES DE SERRAGE

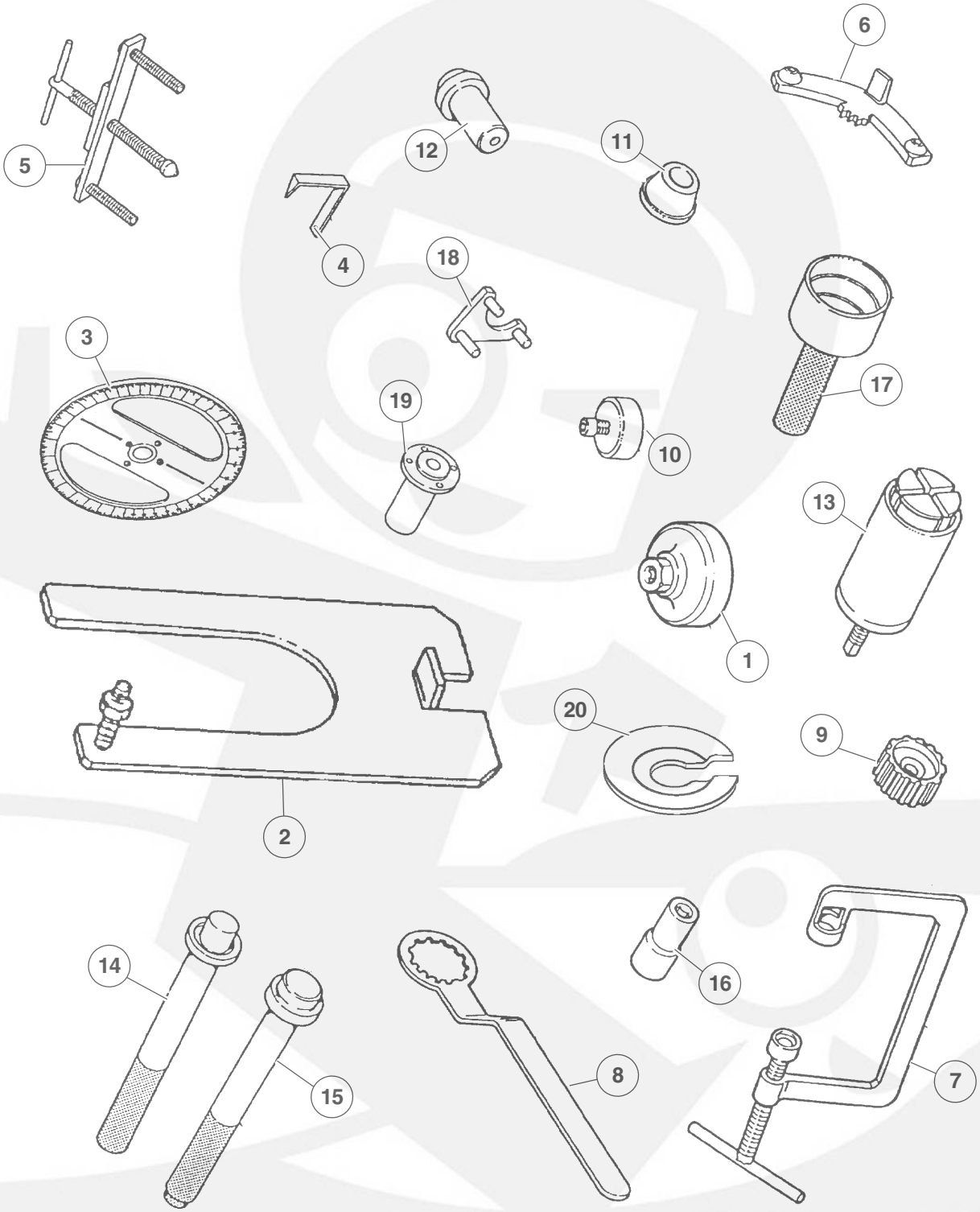
DESIGNATION	Nm
Ecrou et goujon pour tirants de culasse	40÷42
Vis de fixation axes de culbuteurs	6÷8
Bougies	20÷30
Vis creuses de fixation des tuyaux de refoulement de l'huile aux culasses (ø8x1,25)	15÷18
Ecrou de fixation de l'engrenage à l'arbre à cames	150
Vis de fixation des tuyaux d'admission	20
Vis de fixation des chapeaux de palier (ø 10x1)	61÷66
Vis de fixation du volant au vilebrequin (ø 8x1,25) - avec de Loctite frein moyen	40÷42
Vis de fixation couronne de volant (ø 6x1)	15÷17
Ecrou de blocage pignon de vilebrequin (ø 25x1,5)	110÷120
Ecrou de blocage générateur (ø 16x1,5)	80
Raccord de purge étriers de frein avant et arrière	7÷10
Bouchon de remplissage d'huile carter de boîte de vitesses et de transmission	30
Raccord de purge embrayage	8÷12
Ecrou de blocage roulement sur pignon conique	180÷200
Vis de fixation de la couronne à l'axe ajouré	40÷42
Vis de fixation plaque de support béquille latérale	70÷75
Axe de roue avant	90÷100
Vis pour axe de roue arrière (côté boîtier)	120
Vis de fixation disques de frein av. et arr. (ø 8x1,25)	28÷30
Ecrou arbre primaire boîte de vitesses côté cardan	90
Ecrous arbres secondaires boîte de vitesses	80
Ecrou arbre primaire boîte de vitesses côté embrayage	100
Boîtier capteur de température culasse (avec Loctite 601)	10÷12
Capteur de température culasse	10÷12
Vis creuse de fixation tuyau d'embrayage et de frein avant au maître-cylindre	20
Raccords tuyaux d'huile de radiateur	25÷30
VALEURS STANDARD	
Vis et écrous Ø 4	3÷3,5
Vis et écrous ø 5x0,8	6÷7
Vis et écrous ø 6x1	8÷12
Vis et écrous ø 8x1,25	25÷30
Vis et écrous ø 10x1,5	45÷50
D'autres couples de serrage seront indiqués dans les dessins des ensembles des suspensions des roues avant et arrière.	

Manuali d'officina

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

4 PARES DE SUJECIÓN

DENOMINACIÓN	Nm
Tuerca y tornillo opresor para tirantes cabezal-cilindro	40÷42
Tornillos de fijación pernos balancines	6÷8
Bujías	20÷30
Tornillos fijación conductos envío de aceite a los cabezales (ø8x1,25)	15÷18
Tuerca de fijación engranaje al árbol de levas	150
Tornillos de fijación capuchones de aspiración	20
Tornillos de fijación somberetes biela (ø10x1)	61÷66
Tornillos de fijación volante al árbol motor ø8x1,25) - con Loctite bloqueador medio	40÷42
Tornillos de fijación corona volante (ø6x1)	15÷17
Tuerca bloqueo piñón árbol motor (ø25x1,5)	110÷120
Tuerca bloqueo alternador (ø16x1,5)	80
Empalme de purga pinzas freno anteriores y posterior	7÷10
Tapón introducción aceite caja cambio y transmisión	30
Empalme de purga embrague	8÷12
Tuerca bloqueo cojinete en piñón cónico	180÷200
Tornillos de fijación corona al perno perforado	40÷42
Tornillos de fijación placa soporte caballete lateral	70÷75
Perno rueda anterior	90÷100
Tornillo para perno rueda posterior (lado caja)	120
Tornillos de fijación discos freno ant. y post. (ø8x1,25)	28÷30
Virola árbol primario cambio lado cardán	90
Virolas árboles secundarios cambio	80
Virola árbol primario lado embrague	100
Contenedor sensor temperatura cabezal (con Loctite 601)	10÷12
Sensor temperatura cabezal	10÷12
Tornillo fijación conducto embrague y freno anterior sa la bomba	20
Empalmes conductos aceite radiador	25÷30
Valores estándard	
Tornillos y tuercas ø 4	3÷3,5
Tornillos y tuercas ø 5x0,8	6÷7
Tornillos y tuercas ø 6x1	8÷12
Tornillos y tuercas ø 8x1,25	25÷30
Tornillos y tuercas ø 10x1,5	45÷50
Ulteriores pares de ajuste se indican en los diseños de las suspensiones, rueda anterior y posterior.	


6
5
12
11
4
18
17
3
19
10
13
1
20
9
2
14
16
8
7
15

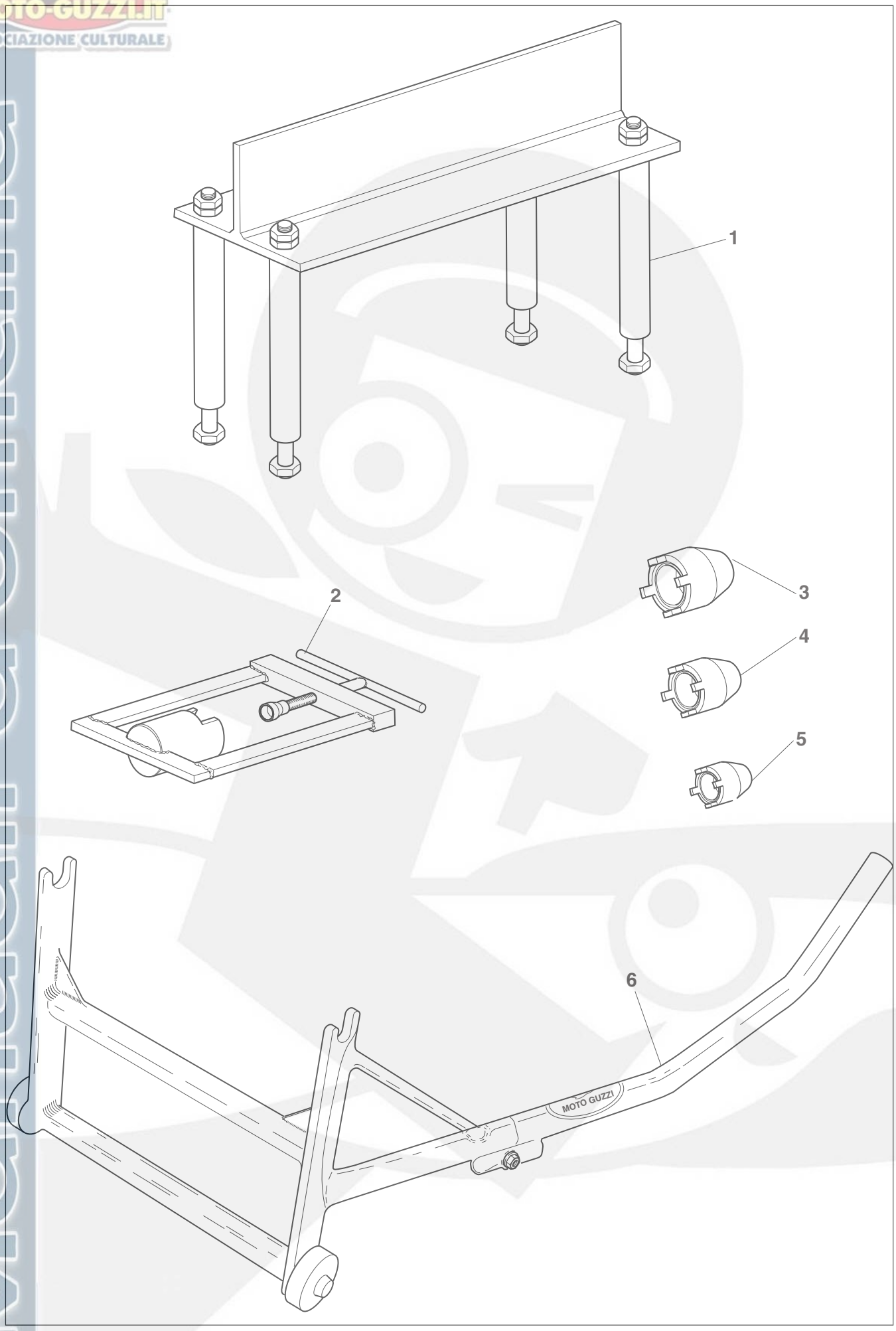
POS.	N. CODICE	DENOMINAZIONE
1	01 92 91 00	Chiave per smontaggio coperchietto sulla coppa e filtro
2	14 92 96 00	Supporto per scatola cambio
3	19 92 96 00	Disco graduato per controllo messa in fase distribuzione e accensione
4	17 94 75 60	Freccia per controllo messa in fase distribuzione e accensione
5	12 91 36 00	Attrezzo per smontaggio flangia lato volano
6	12 91 18 01	Attrezzo per bloccare il volano e la corona avviamento
7	10 90 72 00	Attrezzo per smontaggio e montaggio valvole
8	30 91 28 10	Attrezzo per bloccaggio corpo interno frizione
9	30 90 65 10	Attrezzo per montaggio frizione
10	14 92 71 00	Attrezzo per montare l'anello di tenuta sulla flangia lato volano
11	12 91 20 00	Attrezzo montaggio flangia lato volano completa di anello di tenuta sull'albero motore
12	14 92 72 00	Attrezzo per montare l'anello di tenuta sul coperchio distribuzione
13	12 90 69 00	Estrattore per anello cuscinetto a rulli dalla scatola trasmissione
14	14 92 89 00	Punzone per pressare il cuscinetto per alberi di trasmissione sul coperchio
15	14 92 91 00	Punzone per pressare l'anello di tenuta sul fodero forcella ant. e anello di tenuta interno scatola di trasmissione.
16	01 92 93 00	Chiave per ghiera bloccaggio perno ruota anteriore
17	19 92 71 00	Attrezzo montaggio anello di tenuta sulla flangia lato volano
18	14 92 73 00	Attrezzo per tenuta ingranaggio albero a camme
19	65 92 84 00	Mozzo per disco graduato
20	30 94 97 00	Attrezzo per la rimozione degli anelli di tenuta interni forcella

POS.	N. CODE	DESIGNATION
1	01 92 91 00	Clé de démontage couvercle sur carter et filtre
2	14 92 96 00	support pour carter de boîte de vitesses
3	19 92 96 00	disque gradué de contrôle calage distribution et allumage
4	17 94 75 60	aiguille de contrôle calage distribution et allumage
5	12 91 36 00	outil de démontage bride côté volant
6	12 91 18 01	outil de blocage volant et couronne de démarrage
7	10 90 72 00	outil de démontage et montage soupapes
8	30 91 28 10	outil de blocage corps intérieur embrayage
9	30 90 65 10	outil de montage embrayage
10	14 92 71 00	outil de montage joint d'étanchéité sur la bride côté volant
11	12 91 20 00	outil de montage bride côté volant dotée de joint d'étanchéité sur le vilebrequin
12	14 92 72 00	outil de montage du joint d'étanchéité sur le couvercle de distribution
13	12 90 69 00	extracteur pour bague de roulement à rouleaux du carter de transmission
14	14 92 89 00	poinçon pour presser le roulement pour arbres de transmission sur le couvercle
15	14 92 91 00	poinçon pour presser le joint d'étanchéité sur le fourreau de la fourche avant et le joint d'étanchéité interne du carter de transmission
16	01 92 93 00	clé pour écrou de blocage axe de roue avant
17	19 92 71 00	outil de montage joint d'étanchéité sur la bride côté volant
18	14 92 73 00	outil de maintien engrenage arbre à cames
19	65 92 84 00	moyeu pour disque gradué
20	30 94 97 00	Outil pour l'enlèvement des bagues d'étanchéité dans la fourchette

POS.	N. CÓDIGO	DENOMINACIÓN
1	01 92 91 00	Llave para desmontaje tapa en el cárter y filtro
2	14 92 96 00	Soporte para caja cambio
3	19 92 96 00	Disco graduado para control puesta en fase distribución y encendido
4	17 94 75 60	Flecha para control puesta en fase distribución y encendido
5	12 91 36 00	Herramienta para desmontaje brida lado volante
6	12 91 18 01	Herramienta para bloquear el volante y la corona de arranque
7	10 90 72 00	Herramienta para desmontaje y montaje válvulas
8	30 91 28 10	Herramienta para bloqueo interno embrague
9	30 90 65 10	Herramienta para montaje embrague
10	14 92 71 00	Herramienta para montar brida lado volante con anillo de retención en la brida lado volante
11	12 91 20 00	Herramienta montaje brida lado volante con anillo de retención en el árbol motor
12	14 92 72 00	Herramienta para montar el anillo de retención en la tapa de distribución
13	12 90 69 00	Extractor para anillo cojinete de rodillos de la caja de transmisión
14	14 92 89 00	Punzón para presionar el cojinete para árboles de transmisión en la tapa
15	14 92 91 00	Punzón para presionar el anillo de retención en la funda de la horquilla anterior y anillo de retención interno caja de transmisión
16	01 92 93 00	Llave para virola de bloqueo perno rueda anterior
17	19 92 71 00	Herramienta montaje anillo de retención en la brida lado volante
18	14 92 73 00	Herramienta para retención engranaje árbol de levas
19	65 92 84 00	Cubo para disco graduado
20	30 94 97 00	Herramienta para la retirada de los anillos de retención internos horquilla

Manuali d'officina
MOTO GUZZI.IT ASSOCIAZIONE CULTURALE

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE



POS.	N. CODICE	DENOMINAZIONE
1	01 91 25 30	Attrezzo appoggio scatola cambio in morsa
2	01 96 63 30	Attrezzo montaggio parastrappi
3	01 91 34 30	Chiave serraggio ghiera ø30 su albero primario cambio
4	01 91 38 30	Chiave serraggio ghiera ø24 su albero primario cambio
5	01 91 37 30	Chiave serraggio ghiere ø22 alberi secondari cambio
6	00 97 97 17	Cavalletto centrale di servizio

POS.	N. CODE	DESIGNATION
1	01 91 25 30	Outil de serrage carter de boîte de vitesses dans l'étau
2	01 96 63 30	Outil de montage accouplement élastique
3	01 91 34 30	Clé de serrage écrou ø 30 sur arbre primaire boîte de vitesses
4	01 91 38 30	Clé de serrage écrou ø 24 sur arbre primaire boîte de vitesses
5	01 91 37 30	Clé de serrage écrous ø 22 arbres secondaires boîte de vitesses
6	00 97 97 17	Béquille centrale de service

POS.	N. CÓDIGO	DENOMINACIÓN
1	01 91 25 30	Herramienta apoyo caja cambio en tornillo
2	01 96 63 30	Herramienta montaje acoplamiento elástico
3	01 91 34 30	Llave sujeción virola ø30 en el árbol primario cambio
4	01 91 38 30	Llave sujeción virola Ø24 en el árbol primario cambio
5	01 91 37 30	Llave sujeción virola Ø22 en el árbol secundario cambio
6	00 97 97 17	Caballete central de servicio

Manuali d'officina
MOTO GUZZI.IT ASSOCIAZIONE CULTURALE

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

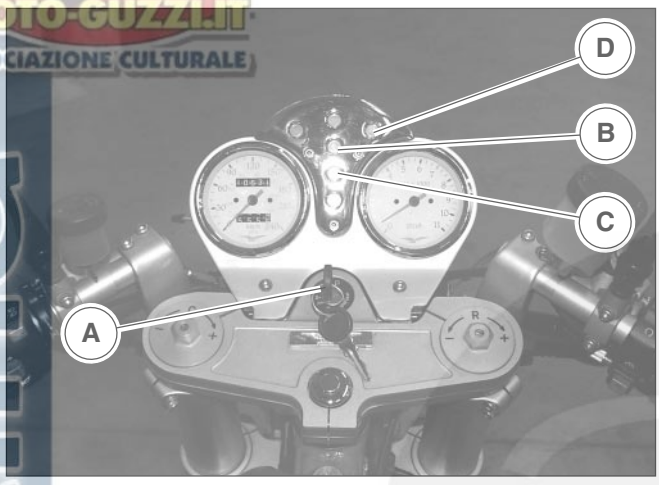
Manuali d'officina

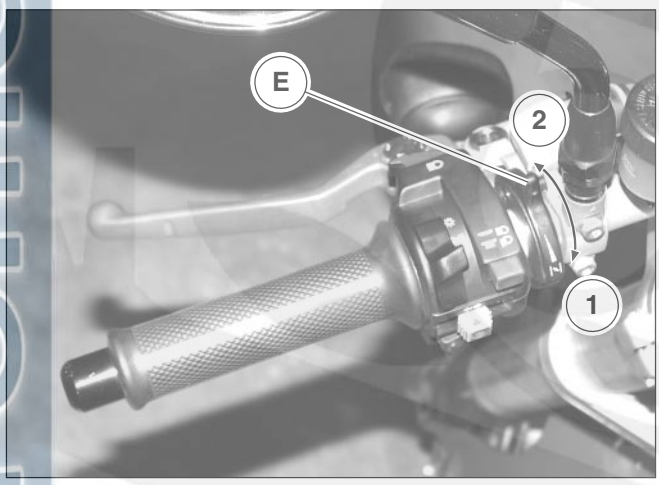
CONTROLLO E USO DEL MOTOCICLO

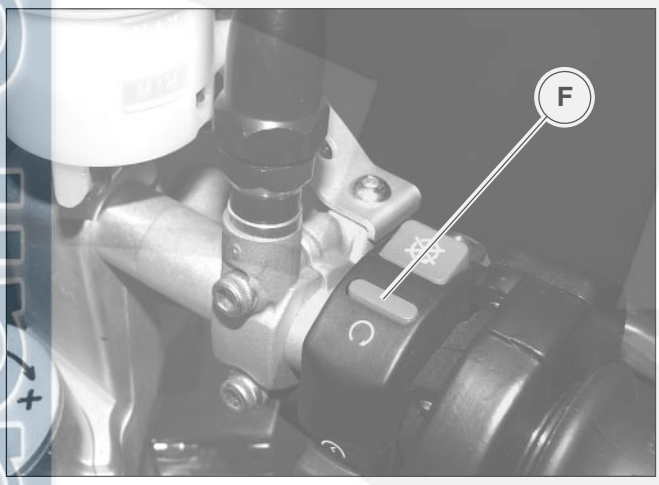
CONTRÔLE ET UTILISATION DU MOTOCYCLE

CONTROL Y USO DEL MOTOCICLO

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE







1 CONTROLLI PRELIMINARI

Prima della messa in moto controllare che:

- nel serbatoio vi sia sufficiente quantità di carburante;
- l'olio nella coppa basamento sia a giusto livello;
- la chiave "A" sul commutatore di accensione sia in posizione ON "Ω" ;
- le seguenti spie siano illuminate:
  • **rosse:** insufficiente pressione olio "B", insufficiente tensione generatore "C";
  • **verde:** indicatore cambio in folle "NEUTRAL" "D";
- il comando "E" "CHOKE" a **motore freddo** sia in posizione di avviamento "1";
- interruttore "F"sia in posizione run.

1 CONTROLES PRELIMINAIRES

Avant la mise en marche, vérifier que :

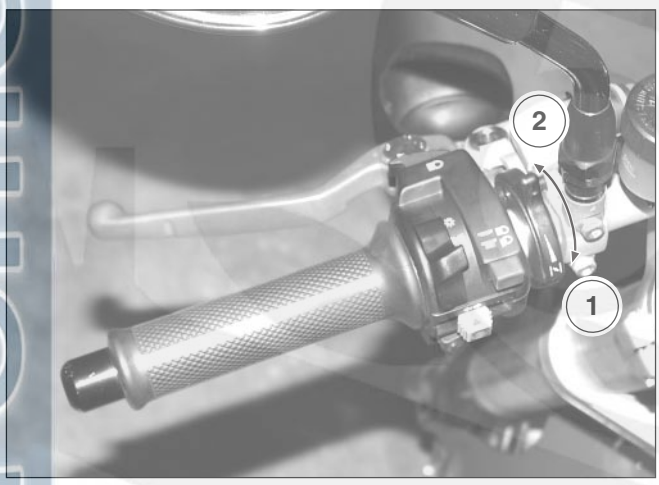
- le réservoir contient une quantité de carburant suffisante ;
- l'huile dans le carter moteur se trouve au niveau correct ;
- la clé "A" sur le commutateur d'allumage se trouve sur la position ON "🔑" ;
- les témoins suivants sont allumés :
  • **rouges :** pression d'huile "B" insuffisante; tension générateur "C" insuffisante;
  • **vert :** indicateur boîte de vitesses sur le point mort "NEUTRAL" "D" ;
- la commande "E" "CHOKE" est en position de démarrage "1" (**moteur froid**) ;
- l'interrupteur "F" se trouve sur la position run.

1 CONTROLES PRELIMINARES

Antes de la puesta en funcionamiento controlar que:

- en el depósito haya suficiente cantidad de carburante;
- aceite en el cárter inferior esté a su justo nivel;
- la llave "A" en el conmutador de encendido esté en posición ON "🔑" ;
- los siguientes testigos luminosos estén iluminados:
  • **rojos:** insuficiente presión aceite "B", insuficiente tensión generador "C";
  • **verde:** indicador cambio en punto muerto "NEUTRAL" "D";
- el mando "E" "CHOKE" con el **motor en frío** esté en posición de arranque "1";
- interruptor "F" esté en posición run.

MOTO GUZZI
MOTO GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE



2 AVVIAMENTO DEL MOTORE

Motore freddo

Dopo avere eseguito i controlli preliminari, tirare a fondo la leva della frizione e premere il pulsante avviamento "A".
Avviato il motore, prima di riportare la levetta comando "CHOKE" in posizione di marcia "2", lasciare girare il motore a vuoto e a basso regime per qualche secondo nella stagione calda e qualche minuto nella stagione fredda.

ATTENZIONE

Se con commutatore di accensione inserito, la spia "verde" sul cruscotto non si illumina, segnala che il cambio ha una marcia innestata; l'avviamento del motore in tali condizioni può essere pericoloso; è sempre bene, prima dell'avviamento accertarsi che il cambio sia effettivamente in posizione di "folle".

Motore caldo

L'avviamento a motore caldo viene eseguito nello stesso modo con cui viene eseguito a motore freddo, salvo che non occorre portare la levetta comando "CHOKE" in posizione di avviamento.

ATTENZIONE

Il motorino di avviamento non deve essere azionato per oltre 5 secondi; se il motore non parte, attendere 10 secondi prima di eseguire il successivo avviamento.

In ogni caso agire sul pulsante di azionamento solo a motore fermo.

3 RISCALDAMENTO DEL MOTORE

Avviato il motore, lasciare girare il motore a vuoto e a basso regime per qualche secondo nella stagione calda e qualche minuto nella stagione fredda.

4 MOTORE IN MARCIA

Per cambiare marcia, chiudere il gas, azionare a fondo la leva della frizione ed innestare la successiva marcia; rilasciare dolcemente la leva della frizione e contemporaneamente accelerare.
Il pedale di comando cambio va azionato con decisione accompagnandolo con il piede.
Quando si passa alle marce inferiori usate gradualmente i freni e la chiusura della manopola comando gas, onde evitare di mandare **fuori giri il motore**, nel momento del rilascio della leva comando frizione.

MOTO-GUZZI ASSOCIAZIONE CULTURALE
Manuali d'officina

2 DEMARRAGE DU MOTEUR

Moteur froid

Après avoir exécuté les contrôles préliminaires, tirer à fond le levier d'embrayage et presser le bouton de démarrage "A".
Lorsque le moteur a démarré, avant de replacer le levier de commande "CHOKE" sur la position de marche "2", laisser tourner le moteur à vide et au ralenti pour quelques secondes pendant la saison chaude et pour quelques minutes pendant la saison froide.

ATTENTION

Avec le commutateur d'allumage activé, si le témoin "vert" sur le tableau de bord ne s'illumine pas, cela signifie qu'il y a une vitesse engagée ; le démarrage du moteur en ces conditions peut être dangereux ; avant le démarrage, il convient de vérifier que la boîte de vitesses se trouve effectivement sur le point mort.

Moteur chaud

Le démarrage avec le moteur chaud s'effectue de la même manière qu'avec le moteur froid, sauf qu'il n'est pas nécessaire de placer le levier de commande "CHOKE" sur la position de démarrage.

ATTENTION

Le démarreur ne doit pas être actionné pour plus de 5 secondes ; si le moteur ne démarre pas, attendre 10 secondes avant d 'essayer un autre démarrage.

De toute façon, le bouton d'actionnement doit être actionné avec le moteur à l'arrêt uniquement.

3 CHAUFFAGE DU MOTEUR

Le moteur démarré, le laisser tourner à vide et au ralenti pour quelques secondes pendant la saison chaude et pour quelques minutes pendant la saison froide.

4 MOTEUR EN MARCHE

Pour changer de vitesse, fermer le gaz, tirer à fond le levier d'embrayage et passer la vitesse suivante ; relâcher doucement le levier d'embrayage et en même temps accélérer.
La pédale de commande de la boîte de vitesses est à actionner avec décision en l'accompagnant du pied.
Avant de rétrograder, freiner progressivement et fermer graduellement la poignée des gaz, de manière à ne pas **emballer le moteur** , en relâchant le levier d'embrayage.

2 ARRANQUE DEL MOTOR

Motor frío

Después de haber realizado los controles preliminares, tirar a fondo la palanca del embrague y pulsar el botón de arranque "A".
Una vez puesto en marcha el motor, antes de volver a colocar la palanca mando "CHOKE" en la posición de marcha "2", dejar que gire el motor en vacío y a bajo régimen durante algún segundo durante la estación cálida y durante algún minuto durante la estación fría.

ATENCIÓN

Si con el conmutador de encendido en marcha, el testigo luminoso "verde" en el salpicadero no se ilumina, señala que el cambio tiene una marcha introducida; la arranque del motor en dichas condiciones puede ser peligrosa: Es aconsejable siempre, antes del arranque, asegurarse de que el cambio esté efectivamente en la posición de "punto muerto".

Motor en caliente

El arranque con el motor en caliente se realiza de la misma manera que con el motor frío, salvo que no es necesario llevar la palanca mando "CHOKE" a la posición de arranque.

ATENCIÓN

El motor de encendido no debe accionarse durante más de 5 segundos; Si el motor no parte, esperar 10 segundos antes de realizar el sucesivo arranque.

En todo caso, pulsar el botón de accionamiento solo con el motor parado.

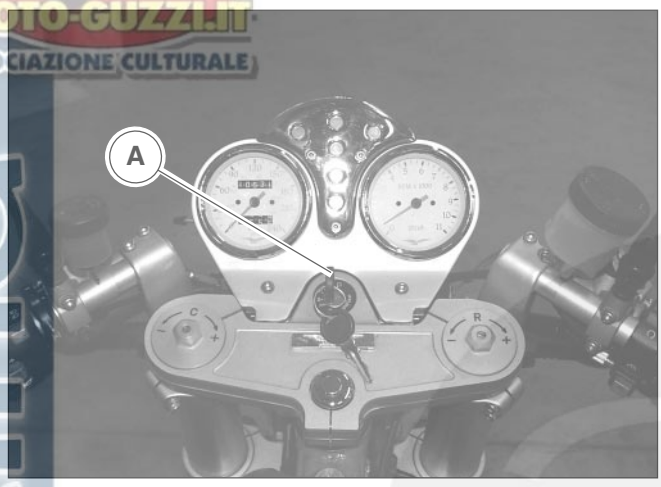
3 CALENTAMIENTO DEL MOTOR

Una vez que se ha puesto en marcha el motor, dejar que gire en vacío y a bajo régimen durante algún segundo en la estación cálida y durante algún minuto en la estación fría.

4 MOTOR EN MARCHA

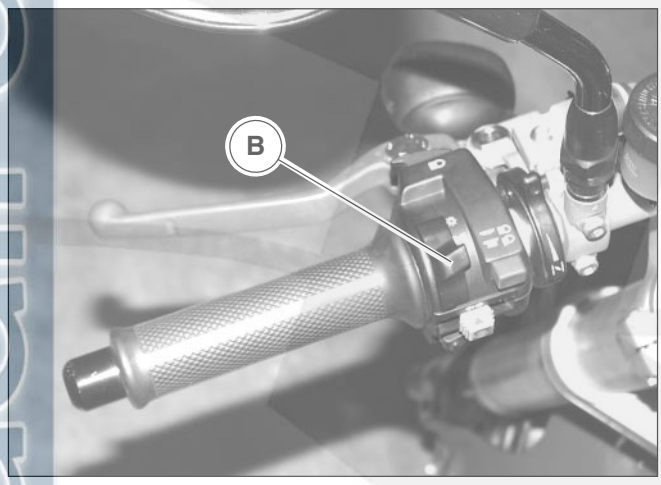
Para cambiar de marcha, cerrar el gas, accionar a fondo la palanca del embrague y meter la marcha sucesiva; Soltar dulcemente la palanca del embrague y acelerar contemporáneamente.
El pedal de mando del cambio va accionado con decisión acompañándolo con el pie.
Cuando se pasa a las marchas inferiores usen gradualmente los frenos y el cierre de la manivela del gas, para evitar mandar **fuera de revoluciones el motor** , en el momento de dejar la palanca del embrague.

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE



5 ARRESTO DEL MOTORE

Chiudere il gas, agire sulle leve comando freni e solo quando si é quasi fermi tirare a fondo la leva della frizione.
Questa manovra va eseguita con molta coordinazione per mantenere il controllo del motociclo.
Per una riduzione normale di velocità con l'uso appropriato del cambio, utilizzare il freno motore facendo attenzione a non mandare **fuori giri il motore.**
Su strade bagnate e sdrucciolevoli, fare attenzione all'uso dei freni e particolarmente all'uso del freno anteriore.
Per fermare il motore, portare la chiave del commutatore "A" in posizione OFF "".



6 PARCHEGGIO

Per soste in strade non sufficientemente illuminate, é necessario lasciare accese le luci di parcheggio.
Occorre portare la chiave "A" del commutatore, in posizione "" e l'interruttore luci "B" in posizione ""; indi sfilare la chiave dal commutatore.

IMPORTANTE

Non lasciate l'interruttore su "" per tempi troppo lunghi, diversamente la batteria si scaricherà.

MOTO-GUZZI
ASSOCIAZIONE CULTURALE

5 ARRET DU MOTEUR

Fermer le gaz, agir sur les leviers de frein et, uniquement lorsqu'on est presque à l'arrêt, tirer à fond le levier d'embrayage.
Cette manoeuvre est à exécuter avec prudence pour maintenir le contrôle de la motocyclette.
Pour réduire normalement la vitesse en utilisant de manière correcte la boîte de vitesses, utiliser le frein moteur, tout en veillant à ne pas **emballer le moteur.**
Sur les routes mouillées et glissantes, freiner avec prudence notamment en utilisant le frein avant.
Pour arrêter le moteur, placer la clé du commutatuer "A" sur la position OFF "".

5 PARADA DEL MOTOR

Cerrar el gas, tirar de las palancas de los frenos y solo cuando se esté casi parados tirar a fondo la palanca del embrague.
Esta maniobra se debe realizar con mucha coordinación para mantener el control del motociclo.
Para una reducción normal de la velocidad con el uso apropiado del cambio, utilizar el freno motor prestando atención a no mandar **al motor fuera de revoluciones.**
En carreteras mojadas o resbaladizas, prestar atención al uso de los frenos y particularmente al uso del freno anterior.
Para parar el motor, llevar la llave del conmutador "A" a la posición OFF "".

6 STATIONNEMENT

En stationnant sur des routes pas suffisamment éclairées, il faut laisser les feux de stationnement allumés.
Il faut placer la clé "A" du commutateur sur la position P "" et le contacteur des feux "B" sur la position "; extraire la clé du commutateur.

IMPORTANT

Ne pas laisser le contacteur sur "" trop longtemps : la batterie peut se décharger.

6 APARCAMIENTO

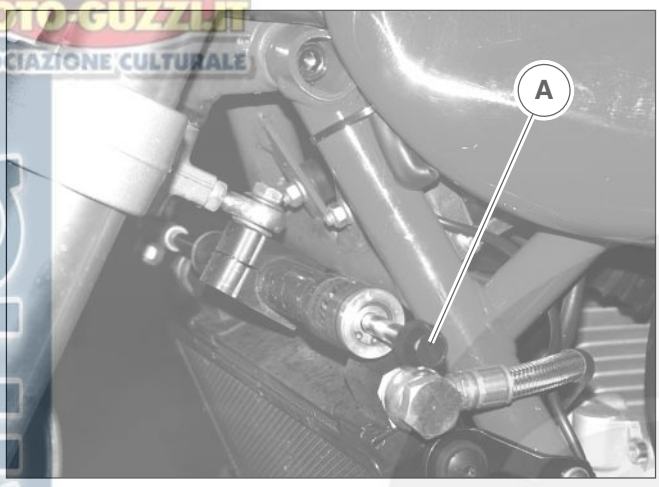
Para paradas en carreteras no suficientemente iluminadas, es necesario dejar encendidas las luces de posición.
Es necesario llevar la llave "A" del conmutador, a la posición P "" y el interruptor de las luces "B" a la posición ""; a continuación retirar la llave del conmutador.

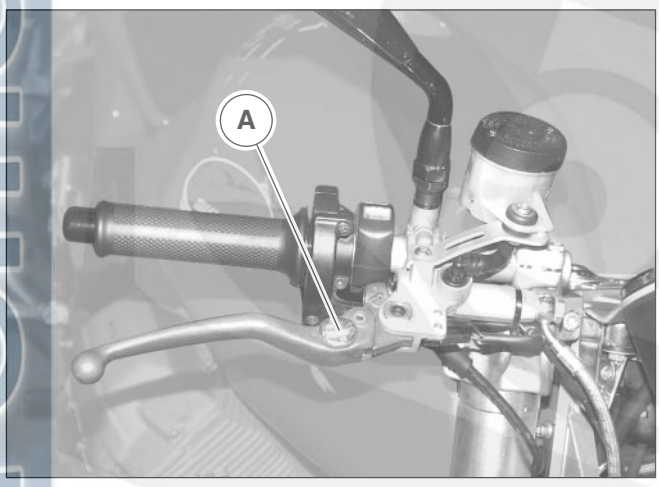
IMPORTANTE

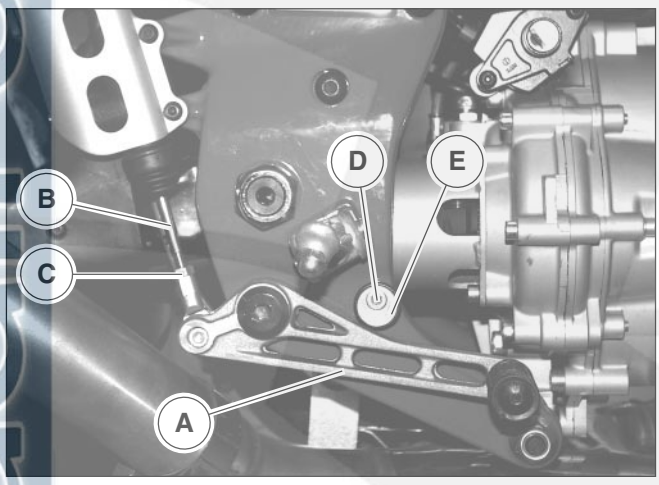
No dejen el interruptor en "" durante tiempos demasiado largos, en caso contrario la batería se descargará.

Manuali d'officina

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE







7 REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI

Ammortizzatore di sterzo

E' montato sul lato sinistro del motoveicolo tra telaio e la base di sterzo.
Per aumentare o ridurre l'effetto frenante, occorre avvitare o svitare la ghiera "A".
La sua azione contribuisce a rendere lo sterzo più preciso e più stabile, migliorando la guidabilità del motociclo in ogni condizione.

Regolazione leva frizione e leva freno anteriore

La distanza delle leve dalle manopole può essere regolata agendo sulle ghiere "A" munite di 4 posizioni di regolazione: dalla posizione 1 (più vicina) alla posizione 4 (più lontana).

Regolazione pedale comando freno posteriore

Verificare che il pedale di comando "A" abbia una corsa a vuoto di circa 5÷10 mm prima che l'estremità dell'astina "B" agisca sul flottante della pompa freno; altrimenti variare opportunamente la lunghezza dell'astina "B" avvitandola e svitandola dopo aver allentato il controdado "C".
Nel caso si voglia variare la posizione del pedale "A" allentare la vite "D" ed agire sull'eccentrico "E". Dopo questa operazione è necessario modificare la lunghezza dell'astina "B" per ottenere il gioco prescritto.

MOTO GUZZALE
ASSOCIAZIONE CULTURALE

7 REGLAGES VARIES

Amortisseur de direction

Il est monté sur le côté gauche du véhicule entre le cadre et la base de direction.
Pour augmenter ou réduire l'effet de freinage, il faut visser ou dévisser l'écrou "A".
Son action permet d'augmenter la sensibilité et la stabilité de la colonne de direction et d'améliorer la conduite de la motocyclette dans toutes conditions.

Réglage du levier d'embrayage et du levier de frein avant

L'écartement des leviers des poignées peut être réglé en agissant sur les écrous "A" réglables à 4 positions : de la position 1 (plus proche) à la position 4 (plus loin).

Réglage de la pédale de frein arrière

Vérifier si la pédale de frein "A" présente une course à vide de 5÷10 mm environ, avant que l'extrémité de la tige "B" atteigne le flotteur du maître-cylindre ; dans le cas contraire, régler convenablement la longueur de la tige "B" en la serrant et en la desserrant, après avoir desserré le contre-écrou "C".
Pour varier la position de la pédale "A" desserrer la vis "D" et agir sur l'excentrique "E". Après cette opération, il faut modifier la longueur de la tige "B" pour obtener le jeu prescrit.

7 AJUSTES Y REGULACIONES

Amortiguador de dirección

Está montado en el lado izquierdo del vehículo entre el chasis y la base de la dirección.
Para aumentar o reducir el efecto frenante, es necesario atornillar o desatornillar la virola "A".
Su acción contribuye a rendir la dirección más precisa y más estable, mejorando la conducción del motociclo en cualquier condición.

Regulación de la palanca embrague y de la palanca freno anterior

La distancia de las palancas a los puños puede regularse moviendo las virolas "A" que poseen 4 posiciones de regulación: De la posición 1 (más cercana) a la posición 4 (más lejana).

Regulación pedal mando freno posterior

Verificar que el pedal de mando "A" tenga una carrera en vacío de aproximadamente 5÷10 mm antes que la extremidad de la varilla "B" actúe en el flotante de la bomba de freno; En caso contrario variar oportunamente la largura de la varilla "B" atornillándola o desatornillándola después de haber aflojado la contratuerca "C".
En caso de que se desee variar la posición del pedal "A" aflojar los tornillos "D" y mover el excéntrico "E". Después de esta operación es necesario modificar la largura de la varilla "B" para obtener el juego prescrito.

Manuali d'officina

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

Regolazione forcella

Il motociclo è equipaggiato con una forcella telescopica idraulica con regolazione separata della frenatura degli ammortizzatori in estensione e compressione.
La frenatura idraulica può essere regolata agendo con un cacciavite sulle viti di registro “A” e “B”.
La vite di registro destra “B” comanda la regolazione della frenatura idraulica in estensione; la vite di registro sinistra “A” quella in compressione. Entrambe le viti di registro hanno molteplici posizioni (scatti) di regolazione; ruotando in senso orario (+) si aumenta la frenatura, viceversa, in senso antiorario (-) si diminuisce.

N.B.

Non forzare le viti di registro nelle posizioni di fine corsa.

MOTO GUZZI IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

Réglage de la fourche

La motocyclette est dotée d'une fourche télescopique hydraulique à réglage indépendant du freinage des amortisseurs en détente et en compression.
Le freinage hydraulique peut être réglé en agissant sur les vis de réglage "A" et "B" à l'aide d'un tournevis.
La vis de réglage droite "B" permet de régler le freinage hydraulique en détente ; la vis de réglage gauche "A" règle le freinage hydraulique en compression. Les deux vis de réglage présentent plusieurs positions de réglage (crans) ; en tournant dans le sens des aiguilles d'une montre (+), le freinage augmente, tandis qu'en tournant dans le sens contraire (-), le freinage diminue.

N.B.

Ne pas forcer les vis de réglage dans les positions de fin de course.

Regulación horquilla

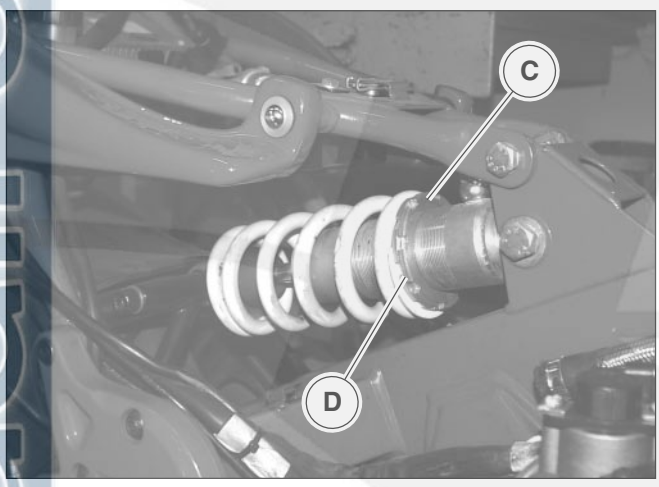
El motociclo está equipado con una horquilla telescópica hidráulica con regulación separada del frenado de los amortiguadores en extensión y comprensión.
El frenado hidráulico puede ser regulado moviendo con un destornillador los tornillos de regulación "A" y "B".
El tornillo de embrague derecho "B" controla la regulación del frenado hidráulico en extensión; El tornillo de embrague izquierdo "A" la de la comprensión. Ambos tornillos de regulación tienen múltiples posiciones de regulación; Girando en sentido horario (+) se aumenta el frenado, y viceversa, en sentido antihorario (-) se disminuye.

NOTA

No forzar los tornillos de regulación en las posiciones de fin de carrera.

Manuali d'officina

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE



Registrazione sospensione posteriore

Il motociclo è equipaggiato con monoammortizzatore tipo "SACHS-BOGE" avente la regolazione separata del precarico molla e della frenatura idraulica in estensione e compressione.
L'ammortizzatore viene tarato in fabbrica ai seguenti valori standard:

ESTENSIONE:	posizione: 20
COMPRESSIONE:	posizione: 10 (pomello B)
PRECARICO MOLLA:	13 mm

Caratteristiche ammortizzatore:

ESTENSIONE: 34 scatti da tutto chiuso (ghiera "A");
COMPRESSIONE: 43 scatti da tutto chiuso (pomello "B");
LUNGHEZZA MOLLA IN SEDE: 152 mm.

Per regolare la frenatura idraulica in estensione agire sulla ghiera di regolazione "A".
In funzione delle necessità e del carico sulla moto, l'ammortizzatore può essere regolato dalla posizione "1" molto morbida alla posizione "34" molto rigida.
La frenatura idraulica in compressione potrà essere regolata agendo sul pomello di regolazione "B" che ha 43 posizioni di regolazione; dalla posizione "1" frenatura idraulica minima alla posizione "43" frenatura idraulica massima.
Per regolare il precarico della molla, con apposita chiave, allentare la ghiera "C" e avvitare o svitare la ghiera "D"; avvitando si aumenta il precarico della molla.
Il precarico della molla, partendo da molla completamente scaricata, é da 8 mm a 14 mm.
La lunghezza della molla libera è 165 mm.
Una serie limitata di esemplari è stata equipaggiata con l'ammortizzatore tipo "WHITE POWER" con le seguenti tarature:

ESTENSIONE:	posizione 1 (ghiera A)
COMPRESSIONE:	posizione 3 (pomello B)
PRECARICO MOLLA:	11 mm

N.B.

Per evitare il danneggiamento della filettatura tra il corpo ammortizzatore e la ghiera "D", lubrificare con "SVITOL", con olio o con grasso la filettatura stessa.

MOTOGUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

Réglage de la suspension arrière

La motocyclette est dotée d'un monoamortisseur du type "SACHS-BOGE" à réglage indépendant de la précharge du ressort et du freinage hydraulique en détente et en compression.
L'amortisseur est réglé en usine aux valeurs standard suivantes :

DETENTE :	position : 20
COMPRESSION :	position: 10 (bouton B)
PRECHARGE RESSORT :	13 mm

Caractéristiques de l'amortisseur :

DETENTE: 34 crans de la position de fermeture (écrou "A");
COMPRESSION: 43 crans de la position de fermeture (bouton "B");
LONGUEUR DU RESSORT EN SIEGE : 152 mm.

Pour régler le freinage hydraulique en détente agir sur l'écrou de réglage "A".
En fonction des besoins et de la charge sur la moto, l'amortisseur peut être réglé de la position "1", très souple, à la position "34", très dure.
Le freinage hydraulique en compression peut être réglé en agissant sur le bouton de réglage "B", qui présente 43 positions de règlage ; de la position "1" de freinage hydraulique minimum à la position "43" de freinage hydraulique maximum.
Pour régler la précharge du ressort, desserrer l'écrou "C" et visser ou dévisser l'écrou "D" à l'aide de la clé prévue à cet effet ; en serrant la précharge du ressort augmente.
Avec le ressort complètement détendu, la précharge du ressort va de 8 mm à 14 mm.
La longueur du ressort libre est de 165 mm.
Une série limitée d'exemplaires a été dotée de l'amortisseur du type "WHITE POWER" avec les réglages suivants :

DETENTE:	position 1 (écrou A)
COMPRESSION:	position 3 (bouton B)
PRECHARGE RESSORT:	11 mm

N.B.

Pour ne pas abîmer le filet entre le corps de l'amortisseur et l'écrou "D", lubrifier le filet avec "SVITOL", de l'huile ou de la graisse.

Ajuste de la suspensión posterior

El motociclo está equipado con monoamortiguadores tipo "sachs-boge" que poseen la regulación separada de la precarga muelle y del frenado hidráulico en extensión y comprensión.
El amortiguador viene calibrado de fábrica con los siguientes valores estándar:

EXTENSIÓN:	posición: 20
COMPRESIÓN:	posición: 10 (pomo B)
PRECARGA MUELLE:	13 mm

Características amortiguador:

EXTENSIÓN: 34 impulsos desde todo cerrado (virola "A");
COMPRESIÓN: 43 impulsos desde todo cerrado (pomo "B");
LARGURA MUELLE EN SEDE: 152 mm.

Para regular el frenado hidráulico en extensión mover la virola de regulación "A".
En función de la necesidad y de la carga sobre la moto, el amortiguador puede ser regulado desde la posición "1" muy suave a la posición "34" muy rígida.
El frenado hidráulico en comprensión podrá regularse moviendo el pomo de regulación "B" que tiene 43 posiciones de regulación; Desde la posición "1" frenado hidráulico mínimo a la posición "43" frenado hidráulico máximo.
Para regular la precarga del muelle, con la llave especial, aflojar la virola "C" y atornillar o desatornillar la virola "D"; atornillando se aumenta la precarga del muelle.
La precarga del muelle, partiendo del muelle completamente descargado, es de 8mm y llega hasta 14 mm.
La largura del muelle libre es de 165 mm.
Una serie limitada de ejemplares se ha equipado con el amortiguador "WHITE POWER" con los siguientes calibrados:

EXTENSIÓN:	posición 1 (virola A)
COMPRESIÓN:	posición 3 (pomo B)
PRECARGA MUELLE:	11 mm

NOTA

Para evitar que se dañe el fileteado entre el cuerpo del amortiguador y la virola "D", lubrificar con "SVITOL", con aceite o con grasa el propio fileteado.

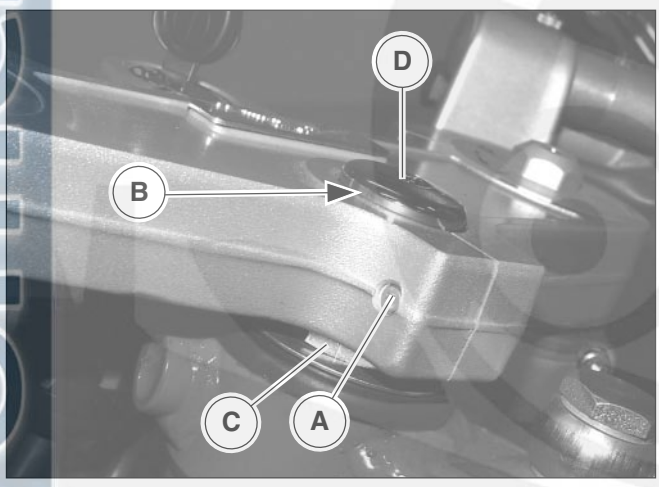
Manuali d'officina

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

Carico massimo consentito

L'inosservanza delle dovute prescrizioni della pressione delle gomme o dei limiti di carico possono riflettersi negativamente sulla maneggevolezza, sul funzionamento e sul controllo della motocicletta.
Il peso massimo consentito trasportabile da questa moto è di Kg 214: Passeggeri + bagagli+ accessori.
Ripartito come segue:

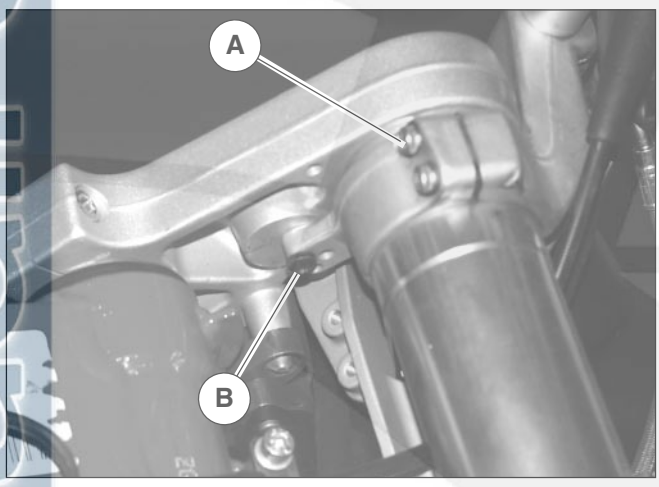
- Asse anteriore Kg. 48
- Asse posteriore Kg. 166



Registrazione dello sterzo

Per la sicurezza di guida, lo sterzo deve essere regolato in modo tale da rendere possibile il libero movimento del manubrio, ma senza gioco.
Per registrare lo sterzo eseguire le seguenti operazioni:

- Allentare la vite bloccaggio testa di sterzo "A";
- Rimuovere il coperchietto "D";
- Svitare il dado tenuta testa di sterzo "B";
- Avvitare o svitare il dado di regolazione "C" fino a che il gioco sia regolare.
  A registrazione avvenuta, bloccare il dado "B" e la vite bloccaggio testa di sterzo "A".



Regolazione semimanubri

L'angolo di apertura dei semimanubri può essere regolato su tre diverse posizioni, in base alle esigenze di guida del pilota. Per eseguire la regolazione allentare le viti "A" di fissaggio dei semimanubri alla forcella, svitare le viti "B" dai semimanubri e rimontare sul foro corrispondente alla larghezza desiderata. A regolazioni effettuate stringere le viti "A" alla coppia prescritta in tabella nella sez. B cap. 4.

ATTENZIONE

Ricordarsi di stringere le viti di serraggio dei semimanubri per non correre rischi durante la marcia.

A regolazione effettuata ricontrollare accuratamente che l'angolo di apertura dei semimanubri sia uguale.

MOTO GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

Charge maximum admise

Le non-respect des consignes, des valeurs de pression des pneus ou des limites de charge citées peuvent se répercuter négativement sur la conduite, le fonctionnement ou le contrôle de la motocyclette.
Le poids maximum pouvant être transporté par cette moto est de 214 kg : Passagers + bagages + accessoires.
Le poids doit être réparti de la manière suivante :

- Axe avant kg 48
- Axe arrière kg 166

Réglage de la direction

Pour votre sécurité de conduite, la direction doit être réglée de manière à permettre la libre manoeuvre du guidon, sans pourtant avoir du jeu.
Pour régler la direction, procéder aux opérations de réglage suivantes :

- Desserrer la vis de blocage tête de direction “A” ;
- Ôter le cache “D” ;
- Desserrer l’écrou de maintien de la tête de direction “B” ;
- Serrer ou desserrer l’écrou de réglage “C” jusqu’à ce que le jeu soit régulier.
  Une fois le réglage réalisé, serrer l’écrou “B” et la vis de blocage de la tête de direction “A”.

Réglage des demi-guidons

L’angle d’ouverture des demi-guidons peut être réglé à trois positions, en fonction des exigences de conduite du conducteur. Pour exécuter le réglage, desserrer les vis “A” qui fixent les demi-guidons à la fourche, desserrer les vis “B” des demi-guidons et remonter dans le trou correspondant à la largeur souhaitée. Après les réglages, serrer les vis “A” au couple prescrit dans le tableau de la sect. B chap. 4.

ATTENTION

Ne pas oublier de serrer les vis de serrage des demi-guidons pour ne pas courir de risques pendant la marche.

Après le réglage, contrôler à nouveau si l’angle d’ouverture des demi-guidons est égal.

Carga máxima consentida

La falta de respeto de las debidas prescripciones de la presión de las ruedas o de los límites de carga pueden reflejarse negativamente en la manejabilidad, en el funcionamiento y en el control de su motocicleta.
El peso máximo consentido transportable por esta moto es de 214 Kg: Pasajeros + equipaje + accesorios.
Repartidos como sigue:

- Eje anterior 48 Kg
- Eje posterior 166 Kg

Ajuste de la dirección

Para una conducción segura, la dirección debe estar regulada de tal modo que rinda posible el libre movimiento del manillar, pero sin juego.
Para ajustar la dirección realizar las siguientes operaciones:

- Aflojar los tornillos de bloqueo de la cabeza de la dirección “A”;
- Retirar la cubierta “D”;
- Desatornillar la tuerca de estanqueidad de la cabeza de la dirección “B”,
- Atornillar o desatornillar la tuerca de regulación “C” hasta que el juego sea regular.
- Cuando se haya realizado la regulación, bloquear la tuerca “B” y los tornillos de bloqueo de la cabeza de la dirección “A”.

Regulación semimanillares

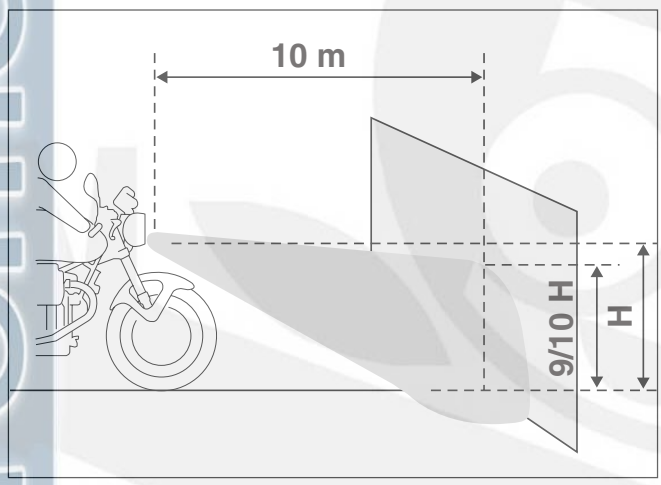
El ángulo de apertura de los semimanillares puede regularse en tres posiciones diferentes, en base de las exigencias de conducción del piloto. Para realizar la regulación aflojar los tornillos “A” de fijación de los semimanillares a la horquilla, desatornillar los tornillos “B” de los semimanillares y volver a montar en el agujero correspondiente a la anchura deseada. Después de haber efectuado las regulaciones apretar los tornillos “A” al par prescrito en la tabla en la sección.B cap. 4.

ATENCIÓN

Acordarse de apretar los tornillos de cierre de los semimanillares para no correr riesgos durante la marcha.

Después de haber efectuado la regulación volver a controlar cuidadosamente que el ángulo de apertura de los semimanillares sea igual.

Manuali d'officina



Regolazione fascio luminoso

Il faro anteriore deve essere sempre orientato alla giusta altezza, per la sicurezza di guida e per non arrecare disturbo ai veicoli incrociati.
Per l'orientamento verticale si deve:

- Allentare la vite "A" da entrambi i lati del faro;
- Posizionarsi a circa 10 m da una parete verticale accertandosi che il terreno sia piano;
- Spostare manualmente il faro verso l'alto o verso il basso fino a raggiungere l'altezza indicata in figura.

8 PREPARAZIONE PER LUNGA INATTIVITA'

Se il veicolo dovesse essere tenuto fermo per lungo periodo di tempo (es. per la stagione invernale) occorre prendere le seguenti precauzioni:

- Pulire accuratamente tutto il veicolo;
- Vuotare il serbatoio e impianto di alimentazione. Se dovesse essere lasciato per lungo tempo, il carburante evaporerebbe lasciando residui e incrostazioni;
- Smontare le candele ed immettere nei cilindri un poco di olio SAE 30. Quindi far compiere alcuni giri all'albero motore e rimontare le candele;
- Ridurre la pressione dei pneumatici di circa il 20%;
- Sistemare il veicolo in modo che le ruote non tocchino terra;
- Proteggere con olio le parti non verniciate in modo da preservarle dalla ruggine;
- Smontare la batteria e riporla in un luogo asciutto dove non vi sia pericolo di gelo e non sia a diretto contatto con la luce solare; controllare la carica ogni mese circa;
- Ricoprire il veicolo per proteggerlo dalla polvere avendo però cura che circoli aria.

MOTOGUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE
Manuali d'officina

Réglage du faisceau lumineux

Le phare avant doit toujours être réglé à la hauteur correcte pour la sécurité de conduite et pour ne pas déranger les véhicules croisés.
Pour le réglage vertical, il faut procéder comme suit:
- Desserrer la vis “A” des deux côtés du phare ;
- Se placer à environ 10 m d’une paroi verticale et vérifier que le terrain est plat ;
- Déplacer manuellement le phare vers le haut ou vers le bas jusqu’à la hauteur indiquée dans la figure.

Regulación haz luminoso

El faro anterior debe estar siempre orientado a la altura justa, para la seguridad de la conducción y para no acarrear molestias a los otros vehículos que se puedan cruzar.
Para la orientación vertical se debe:
- Aflojar los tornillos “A” de ambos lados del faro;
- Colocarse a unos 10 m de una pared vertical asegurándose de que el terreno sea plano;
- Desplazar manualmente el faro hacia arriba o hacia abajo hasta alcanzar la altura indicada en la figura.

8 REMISAGE DU VEHICULE

Si le véhicule doit rester à l’arrêt pendant longtemps (par exemple pendant la saison hivernale), il faut adopter les précautions suivantes ;
- Nettoyer soigneusement tout le véhicule ;
- Vidanger le réservoir et le système d’alimentation. Dans le cas d’un remisage prolongé, le carburant pourrait évaporer et laisser des résidus et des incrustations ;
- Démonter les bougies et introduire dans les cylindres un peu d’huile SAE 30. Faire tourner de quelques tours le vilebrequin et remonter les bougies ;
- Réduire la pression des pneus d’environ 20 % ;
- Disposer le véhicule de manière que les roues n’appuient pas au sol ;
- Protéger les parties qui ne sont pas peintes avec de l’huile, de manière à prévenir la formation de rouille ;
- Démonter la batterie et la stocker dans un endroit sec où il n’y a pas de risque de gelées et à l’abri de la lumière du soleil ; contrôler l ‘état de charge tous les mois environ ;
- Couvrir le véhicule pour le protéger contre la poussière, tout en veillant pourtant à ne pas empêcher la circulation de l’air.

8 PREPARACIÓN PARA UNA LARGA INACTIVIDAD

Si el vehículo debiese permanecer parado durante un largo periodo de tiempo (ej. Durante la estación invernal), es necesario tomar las siguientes precauciones:
- Limpiar cuidadosamente la instalación de alimentación;
- Vaciar el depósito y la instalación de alimentación. Si se debise dejar durante un largo tiempo, el carburante se evaporaría dejando residuos e incrostaciones;
- Desmontar las bujías y meter en los cilindros un poco de aceite SAE 30. A continuación hacer que el cigueñal dé unos giros y volver a colocar las bujías;
- Reducir la presión de los neumáticos un 20% aproximadamente;
- Colocar el vehículo de modo que las ruedas no toquen a tierra;
- Proteger con aceite las partes no pintadas de manera que se preserven del óxido;
- Desmontar la batería y colocarla en un lugar seco donde no haya riesgos de helada y no esté en contacto directo con la luz solar; controlar la carga aproximadamente una vez al mes;
- Cubrir el vehículo para protegerlo del polvo teniendo cuidado con los circuitos del aire.

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

9 PULIZIA DEL MOTOCICLO

PREPARAZIONE PER IL LAVAGGIO:

Prima di lavare il veicolo é opportuno coprire con nylon le seguenti parti:

- Parte terminale dei silenziatori di scarico;
- Leva frizione e freno;
- Comando gas;
- Dispositivo Sx. comando luci;
- Dispositivo Dx. di avviamento;
- Commutatore di accensione;
- Albero con giunti di trasmissione;
- Centralina elettronica.

N.B.

La centralina elettronica é situata sotto la sella.

DURANTE IL LAVAGGIO:

Evitare di spruzzare acqua con molta pressione sugli strumenti, mozzo posteriore e anteriore.

ATTENZIONE

Non lavare i giunti con acqua ad alta pressione o con solventi

DOPO IL LAVAGGIO:

Rimuovere tutte le coperture in nylon.
Asciugare accuratamente tutto il veicolo.
Provare i freni prima di adoperare il veicolo.

N.B.

Per la pulizia delle parti verniciate del gruppo propulsore (motore, cambio, scatola trasmissione ecc.) i prodotti da impiegare sono:

- **Nafta**
- **Gasolio**
- **Petrolio**
- **Soluzioni acquose di detergenti neutri per auto**

9 NETTOYAGE DE LA MOTOCYCLETTE

PRÉPARATION AU LAVAGE :

Avant de laver le véhicule, il convient de protéger avec du nylon les parties suivantes :
- Partie terminale des silencieux d'échappement ;
- Levier d'embrayage et de frein ;
- Poignée des gaz ;
- Dispositif gauche de commande des feux ;
- Dispositif droit de démarrage ;
- Commutateur d'allumage ;
- Arbre avec joints de transmission ;
- Boîtier électronique.

N.B.

Le boîtier électronique est situé au-dessous de la selle.

PENDANT LE LAVAGE :

Éviter les jets d'eau sous une pression élevée sur les instruments et sur lex moyeux avant et arrière.

ATTENTION

Ne pas laver les joints avec de l'eau sous une pression élevée ou avec des solvants.

APRÈS LE LAVAGE :

Ôter toutes les protections en nylon.
Essuyer soigneusement tout le véhicule.
Essayer les freins avant d'utiliser le véhicule.

N.B.

Pour le nettoyage des parties peintes du groupe propulseur (moteur, boîte, carter de transmission, etc...) , les produits à utiliser sont les suivants :
- **Napthe**
- **Gas-oil**
- **Pétrole**
- **Solutions acqueuses de détergents neutres pour auto**

9 LIMPIEZA DEL MOTOCICLO

PREPARACIÓN PARA EL LAVADO:

Antes de lavar el vehículo es oportuno cubrir con nylon las siguientes partes:
- Parte terminal de los silenciadores del tubo de escape;
- palanca del embrague y freno;
- Mando gas;
- Dispositivo Izquierdo mando luces;
- Dispositivo derecho de arranque;
- Conmutador de encendido;
- Arbol con juntas de transmisión;
- Centralita electrónica.

NOTA

La centralita electrónica está situada debajo del sillín.

DURANTE EL LAVADO:

Evitar lanzar el agua a mucha presión sobre los instrumentos, cubo anterior y posterior.

ATENCIÓN

No lavar las juntas con agua a alta presión o con disolventes.

DESPUÉS DEL LAVADO:

Retirar todas las cubiertas de nylon.
Secar cuidadosamente todo el vehículo.
Probar los frenos antes de utilizar el vehículo.

NOTA

Para la limpieza de las partes pintadas del grupo propulsor (motor, cambio, caja de transmisión, etc.) los productos que se deben utilizar son:
- **Nafta**
- **Gasóleo**
- **Petróleo**
- **Soluciones acuosas de detergentes neutros para auto.**

Manuali d'officina

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

MANUTENZIONE PERIODICA

ENTRETIEN PÉRIODIQUE

MANTENIMIENTO PERIÓDICO

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

1 TABELLA MANUTENZIONE PERIODICA

OPERAZIONI / PERCORRENZE	1500 Km	10000 Km	20000 Km	30000 Km	40000 Km	50000 Km
Olio motore	R	R	R	R	R	R
Filtro olio a cartuccia	R	R	R	R	R	R
Filtro olio a rete	C	C	C	C	C	C
Filtro aria		R	R	R	R	R
Filtro carburante			R		R	
Candele	A	R	R	R	R	R
Giuoco valvole	A	A	A	A	A	A
Carburazione	A	A	A	A	A	A
Serraggio bulloneria	A	A	A	A	A	A
Serbatoio carburante, filtro rubinetto, tubazioni		A		A		A
Olio cambio	R	R	R	R	R	R
Olio trasmissione posteriore	R	R	R	R	R	R
Albero con giunti di trasmissione ●			A		A	
Cuscinetti ruote e sterzo			A		A	
Olio forcella anteriore	R		R		R	
Motorino avviamento e generatore			A		A	
Fluido impianto frenante	A	A	R	A	R	A
Pastiglie freni	A	A	A	A	A	A

LEGENDA: A = Manutenzione - Controllo - Regolazione - Eventuale sostituzione. / **C** = Pulizia. / **R** = Sostituzione.
Saltuariamente lubrificare le articolazioni dei comandi ed i cavi flessibili; ogni 500 km controllare il livello dell'olio motore.
In ogni caso sostituire l'olio motore, il filtro olio e il fluido frenante almeno una volta l'anno.
● **In caso di percorrenze inferiori a 20000 km effettuare la lubrificazione dei giunti ogni 2 anni.**

MOTO GUZZI
ASSOCIAZIONE CULTURALE

Manuali d'officina

1 TABLEAU D'ENTRETIEN PERIODIQUE

OPERATIONS / KILOMETRAGE	1500 Km	10000 Km	20000 Km	30000 Km	40000 Km	50000 Km
Huile moteur	R	R	R	R	R	R
Filtre à huile à cartouche	R	R	R	R	R	R
Filtre à huile en toile	C	C	C	C	C	C
Filtre à air		R	R	R	R	R
Filtre à carburant			R		R	
Bougies	A	R	R	R	R	R
Jeu de soupapes	A	A	A	A	A	A
Carburation	A	A	A	A	A	A
Serrage des boulons	A	A	A	A	A	A
Réservoir à essence, filtre robinet, tubulures		A		A		A
Huile de boîte	R	R	R	R	R	R
Huile transmission arrière	R	R	R	R	R	R
Arbre avec joints de transmission ●			A		A	
Roulements de roues et de direction			A		A	
Huile fourche avant	R		R		R	
Démarreur et générateur			A		A	
Fluide circuit de freinage	A	A	R	A	R	A
Plaquettes de frein	A	A	A	A	A	A

LEGENDE : A = Entretien - Contrôle - Réglage- Remplacement éventuel. / **C** = Nettoyage. / **R** = Remplacement.
De temps à autre, lubrifier les rotules des commandes et les câbles flexibles ; tous les 500 km, contrôler le niveau de l'huile moteur.
Remplacer l'huile moteur, le filtre à huile et le fluide du circuit de freinage au moins tous les ans.
● **En cas de kilométrages inférieurs à 20 000 km, lubrifier les joints tous les 2 ans.**

1 TABLA DE MANTENIMIENTO PERIÓDICO

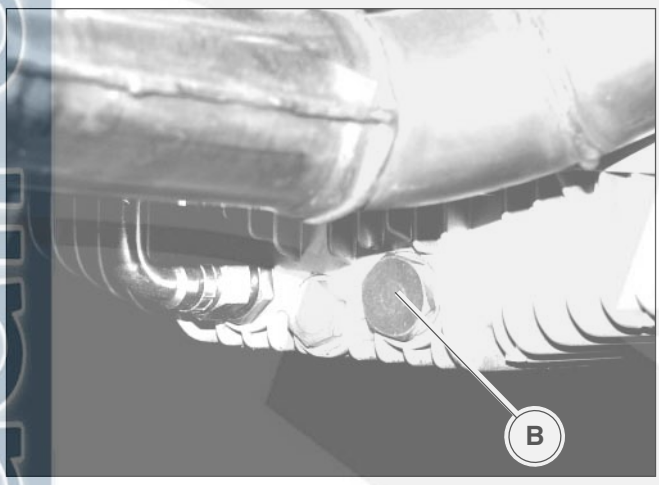
OPERACIONES / KILOMETRAJES	1500 Km	10000 Km	20000 Km	30000 Km	40000 Km	50000 Km
Aceite motor	R	R	R	R	R	R
Filtro aceite de cartucho	R	R	R	R	R	R
Filtro aceite de red	C	C	C	C	C	C
Filtro aire		R	R	R	R	R
Filtro carburante			R		R	
Bujías	A	R	R	R	R	R
Juego de válvulas	A	A	A	A	A	A
Carburación	A	A	A	A	A	A
Cierre conjunto de pernos	A	A	A	A	A	A
Depósito carburante, filtro grifo, conductos		A		A		A
Aceite cambio	R	R	R	R	R	R
Aceite transmisión posterior	R	R	R	R	R	R
Eje con juntas de transmisión ●			A		A	
Cojinetes ruedas y dirección			A		A	
Aceite horquilla anterior	R		R		R	
Motor de encendido y generador			A		A	
Fluido instalación frenante	A	A	R	A	R	A
Pastillas frenos	A	A	A	A	A	A

LEYENDA: A = Mantenimiento - Control - Regulación - Eventual sustitución. / **C** = Limpieza. / **R** = Sustitución.
De vez en cuando lubrificar las articulaciones de los mandos y de los cables flexibles; Cada 500 Km controlar el nivel del aceite del motor.
En cualquier caso, sustituir el aceite del motor, el filtro del aceite y el líquido frenante por lo menos una vez al año.
● **En caso de kilometrajes inferiores a 20000Km efectuar la lubrificación de las juntas cada 2 años.**

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

2 OPERAZIONI DI MANUTENZIONE

Di seguito sono descritte le varie operazioni di manutenzione.



SOSTITUZIONE OLIO MOTORE

Un buon olio motore ha delle particolari qualità.
Fare uso solamente di olio motore altamente detergente, certificato sul contenitore come corrisponde, o superiore, alle necessità di servizio SE,SF o SG.

VISCOSITÀ

Le altre viscosità indicate in tabella possono essere usate se la temperatura media della zona di uso della motocicletta si trova nei limiti della gamma indicata in tabella.
Dopo i primi 500/1500 Km e in seguito ogni 10000 Km circa sostituire l'olio.
La sostituzione va effettuata a motore caldo per permettere all'olio di defluire in modo più veloce e completo.
Per portare il motore in temperatura consultare la sez. C cap.3 di questo manuale.
Posizionare sotto la coppa olio un contenitore adeguato per la raccolta dell' olio usato e procedere alla sostituzione seguendo le operazioni sotto elencate:

- Svitare il tappo di immissione olio con astina "A";
- Svitare il tappo di scarico "B";
- Scaricare tutto l'olio usato presente nella coppa;
- Riavvitare il tappo di scarico olio e serrarlo alla coppia prescritta nella tabella riportata nella sez. B cap. 4 di questo manuale;
- Immettere la quantità di olio motore nuovo indicata nel cap.2 sez. B di questo manuale attraverso l'apposito foro;
- Reinserire il tappo immissione olio con astina nell'apposita sede fino a battuta.

MOTO GUZZI
ASSOCIAZIONE CULTURALE

2 OPERATIONS D'ENTRETIEN

Les opérations d'entretien sont décrites ci-après.

REMPLACEMENT HUILE MOTEUR

Une bonne huile moteur présente des qualités particulières.
Utiliser uniquement de l'huile moteur avec un bon pouvoir détergent, certifiée sur le conteneur comme correspondante ou supérieure aux besoins SE,SF ou SG.

VISCOSITÉ

Les autres valeurs de viscosité indiquées dans le tableau peuvent être utilisées si la température moyenne de la zone d'utilisation de la motocyclette rentre dans les limites de la gamme indiquée dans le tableau
Après les 500/1 500 premiers km et, ensuite, tous les 10000 km environ, remplacer l'huile.
Le remplacement est à effectuer avec le moteur chaud, pour faire couler l'huile plus rapidement et complètement.
Pour amener le moteur en température, voir la sect. C chap. 3 de cette notice.
Placer sous le carter d'huile un conteneur approprié pour recueillir l'huile usée et procéder au remplacement suivant les instructions ci-après :

- Desserrer le bouchon de remplissage d'huile moteur doté de la jauge "A" ;
- Desserrer le bouchon de vidange d'huile moteur "B" ;
- Vidanger toute l'huile usée dans le carter ;
- Visser à nouveau le bouchon de vidange d'huile et le serrer au couple prescrit dans le tableau de la section B chap. 4 de cette notice ;
- Introduire la quantité d'huile moteur fraiche indiquée dans le chap. 2 de la sect. B de cette notice à travers le trou prévu à cet effet ;
- Remettre le bouchon de remplissage d'huile avec jauge dans son logement jusqu'à butée.

2 OPERACIONES DE MANTENIMIENTO

A continuación se describen las diferentes operaciones de mantenimiento.

SUSTITUCIÓN DEL ACEITE DEL MOTOR.

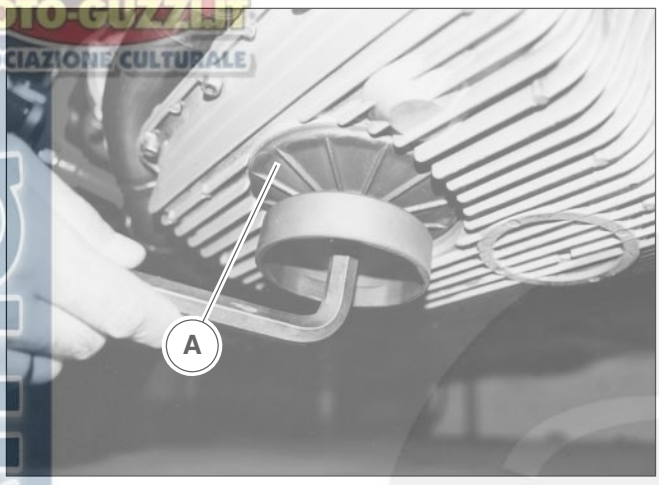
Un buen aceite del motore tiene particulares cualidades. Usar solo aceite de motor altamente detergente, certificado en el contenedor como corresponde, o superior, a las necesidades de servicio SE, SF o SG.

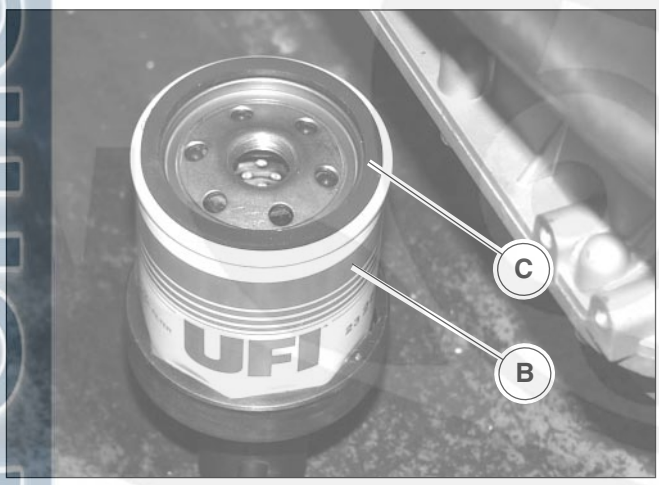
VISCOSIDAD

Las otras viscosidades indicadas en la tabla pueden usarse si la temperatura media de la zona de uso de la motocicleta se encuentra entre los límites de la gama indicada en la tabla.
Después de los primeros 500/1500 Km y a partir de este momento cada 10000 aproximadamente sustituir el aceite.
La sustitución se efectua con el motor en caliente para permitir que el aceite fluya de modo más rápido y completo.
Para llevar al motor a la temperatura consultar la secciónC cap. 3 de este manual.
Colocar bajo el cárter del aceite un contenedor adecuado para la recogida del aceite usado y proceder a la sustitución siguiendo las operaciones señaladas a continuación:

- Desenrroscar el tapón de introducción del aceite con la varilla "A";
- Desenrroscar el tapón de descarga "B";
- Descargar todo el aceite usado presente en el cárter;
- Volver a enrroscar el tapón de descarga del aceite y cerrarlo al par prescrito en la tabla de la secciónB cap. 4 de este manual;
- Introducir la cantidad de aceite de motor nuevo indicada en el cap. 2 secciónB de este manual a través del agujero especial;
- Volver a colocar el tapón de introducción del aceite con varilla en la sede especial hasta que haga tope.

Manuali d'officina





Sostituzione filtro olio a cartuccia

Dopo i primi 500/1500 Km (primo cambio olio) e in seguito ogni 10000 Km, sostituire la cartuccia filtrante operando come segue:

- Posizionare sotto la coppa olio un contenitore adeguato per la raccolta dell' olio usato;
- Scaricare tutto l'olio come descritto nel paragrafo "Sostituzione olio motore" del cap. 2 di questa sezione;
- Svitare con l'apposito attrezzo cod.01 92 91 00 il coperchietto "A";
- Sempre con lo stesso attrezzo, ma montato in senso inverso, svitare la cartuccia filtrante "B";
- Riempire una cartuccia filtro nuova con olio prescritto;
- Posizionare sulla nuova cartuccia l'anello di tenuta "C" dopo averlo preventivamente lubrificato con olio;
- Installare la nuova cartuccia nell'apposita sede avvitandola a mano per evitare un serraggio eccessivo.

N.B.

Utilizzare solo ed esclusivamente ricambi originali Moto Guzzi

- Avvitare, con l'utilizzo dell'apposito attrezzo, il coperchietto del filtro.

MOTO GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

Remplacement du filtre à huile à cartouche

Après les 500/1500 premiers km (première vidange d'huile) et, ensuite, tous les 10000 km, remplacer la cartouche du filtre en agissant de la manière suivante :

- Placer au-dessous du carter d'huile un conteneur approprié pour recueillir l'huile usée ;
- Vidanger toute l'huile comme décrit dans le paragraphe "Remplacement de l'huile moteur" du chap. 2 de cette section ;
- Desserrer, à l'aide de l'outil code 01 92 91 00 le cache "A" ;
- En utilisant toujours le même outil, monté dans le sens inverse, desserrer la cartouche du filtre "B" ;
- Remplir une cartouche neuve avec l'huile preconisée;
- Après avoir lubrifié le joint d'étanchéité "C" avec de l'huile, placer celui-ci sur la cartouche neuve ;
- Installer la cartouche neuve dans le logement prévu à cet effet, en la serrant à la main pour éviter de la serrer excessivement.

N.B.

Utiliser uniquement des pièces d'origine Moto Guzzi

- En utilisant l'outil spécial, serrer le cache du filtre.

Sustitución del filtro de aceite de cartucho

Después de los primeros 500/1500Km (primer cambio de aceite) y a partir de este momento cada 10000Km, sustituir el cartucho-filtro operando como sigue:

- Colocar bajo el cárter del aceite un contenedor adecuado para la recogida del aceite usado;
- Descargar todo el aceite como se describe en el párrafo "Sustitución del aceite del motor" del cap. 2 de esta sección;
- Desenrroscar con la herramienta especial cod. 01 92 91 00 la tapa "A";
- Siempre con la misma herramienta, pero montada en sentido contrario, desenrroscar el cartucho filtrante "B";
- Llenar un cartucho-filtro nuevo con el aceite prescrito;
- Colocar en el nuevo cartucho el anillo de estanqueidad "C" después de haberlo lubrificado preventivamente con aceite;
- Instalar el nuevo cartucho en la sede especial enrroscándolo a mano para evitar un cierre excesivo.

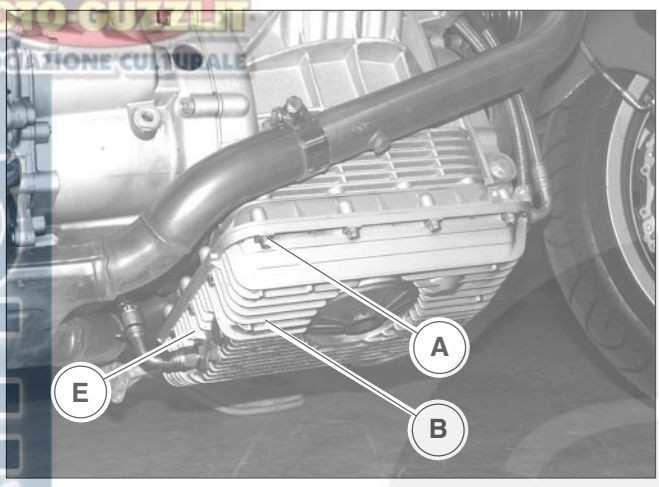
NOTA

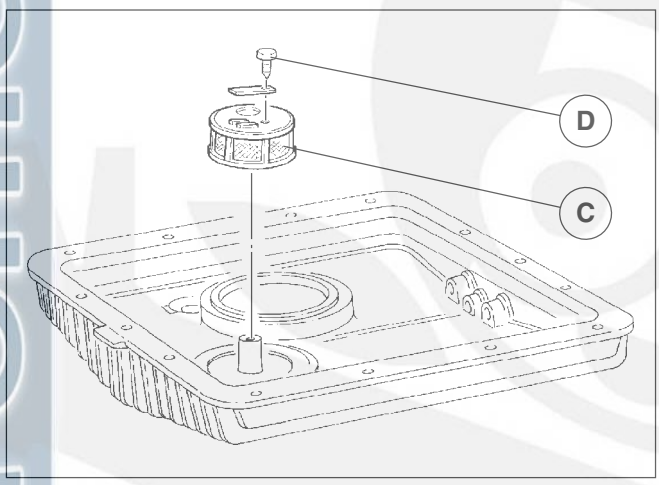
Utilizar solo y exclusivamente recambios originales Moto Guzzi

- Apretar, con la herramienta especial, la tapa del filtro.

Manuali d'officina

MOTO GUZZI
MOTO GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE





Lavaggio filtro olio a rete

Dopo i primi 500/1500 Km (primo cambio olio e cartuccia filtrante) e in seguito ogni 30000 Km, é bene eseguire il lavaggio del filtro a rete posto nella coppa olio. Per eseguire il lavaggio del filtro a rete eseguire le seguenti operazioni:

- Posizionare sotto la coppa olio un contenitore adeguato per la raccolta dell' olio usato;
- Scaricare tutto l'olio come descritto nel paragrafo "Sostituzione olio motore" di questo capitolo;
- Rimuovere il filtro olio a cartuccia come descritto nel paragrafo "Sostituzione filtro olio a cartuccia" di questo capitolo;
- Svitare e rimuovere il raccordo "E" della tubazione di riciclo olio;
- Svitare le 14 viti "A" di fissaggio della coppa olio "B" al basamento;
- Rimuovere la coppa olio "B";
- Smontare il filtro a rete "C" svitando la vite "D" di fissaggio;
- Lavare il filtro a rete in un bagno di benzina;
- Soffiare il filtro con un getto di aria compressa;
- Rimontare il filtro a rete nella coppa olio;
- Rimontare la coppa olio sul basamento serrando alla coppia prescritta (sez. B cap. 4) le 14 viti di fissaggio ricordandosi di inserire la guarnizione;

N.B.

Sostituire sempre la guarnizione coppa olio con una nuova.

MOTO GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

Lavage du filtre à huile en toile

Après les 500/1500 premiers km (première vidange d'huile et premier remplacement de la cartouche du filtre) et, ensuite, tous les 30000 km, il convient de procéder au lavage du filtre en toile situé dans le carter d'huile.
Pour laver le filtre en toile, exécuter les opérations suivantes :

- Placer sous le carter d'huile un conteneur approprié pour récueillir l'huile usée;
- Vidanger toute l'huile comme décrit dans le paragraphe "Vidange de l'huile moteur" de ce chapitre;
- Déposer le filtre à huile à cartouche comme décrit dans le paragraphe "Remplacement du filtre à huile à cartouche" de ce chapitre ;
- Dévisser et déposer le raccord "E" du tuyau de recyclage de l'huile;
- Desserrer les 14 vis "A" de fixation du carter d'huile "B" au bloc-cylindres ;
- Déposer le carter d'huile "B";
- Démonter le filtre en toile "C" en desserrant la vis "D" de fixation ;
- Laver le filtre en toile en un bain d'essence ;
- Souffler le filtre avec un jet d'air comprimé ;
- Remonter le filtre en toile dans le carter d'huile ;
- Remonter le carter d'huile sur le bloc-cylindres en serrant les 14 vis de fixation au couple prescrit (sect. B chap. 4). Ne pas oublier de sertir le joint.

N.B.

Remplacer toujours le joint du carter d'huile par un joint neuf.

Lavado filtro aceite de red

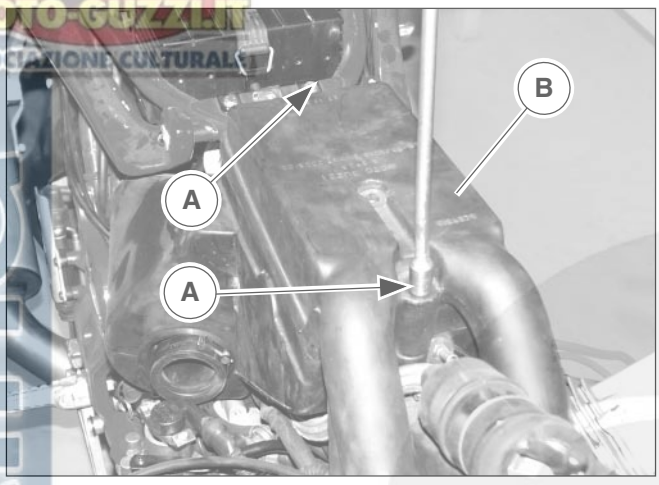
Después de los primeros 50071500 KM (primer cambio aceite y cartucho filtrante) y a partir de este momento cada 30000 Km, es aconsejable realizar el lavado del filtro de red colocado en el cárter del aceite.
Para realizar el lavado del filtro de red realizar las siguientes operaciones:

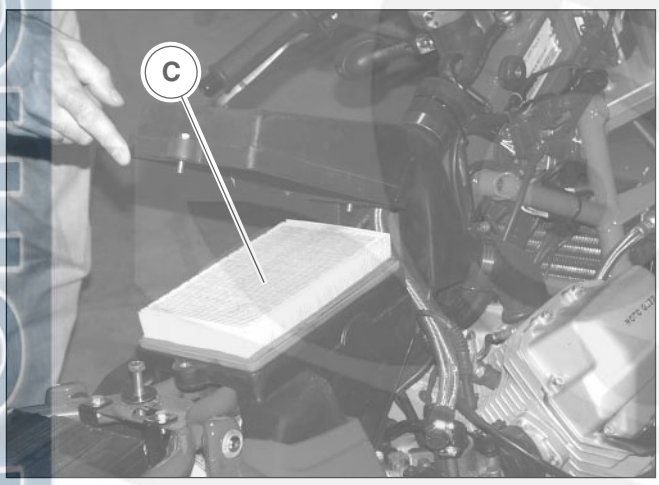
- Colocar bajo el cárter del aceite un contenedor adecuado para la recogida del aceite usado;
- Descargar todo el aceite como se describe el el párrafo "Sustitución del aceite del motor" de este capítulo:
- Retirar el filtro de cartucho como se describe en el párrafo "Sustitución del filtro del aceite de cartucho" de este capítulo;
- Desatornillar y retirar el empalme "E" del conducto de reciclado del aceite;
- Desatornillar los 14 tornillos "A" de fijación del cárter del aceite "B" a la base;
- Retirar el cárter del aceite "B";
- Desmontar el filtro de red "C" desatornillando los tornillos "D" de fijación;
- Lavar el filtro de red en un baño de gasolina;
- Soplar el filtro con un chorro de aire comprimido;
- Volver a montar el filtro de red en el cárter del aceite;
- Volver a montar el cárter del aceite en la base ajustando al par prescrito (sección B cap 4) los 14 tornillos de fijación acordándose de introducir la junta.

NOTA

Sustituir siempre la junta del cárter del aceite con una nueva.

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE





Filtro aria

Ogni 5000 Km verificare lo stato dell'elemento filtrante e, se necessario, pulirlo con aria compressa; ogni 10000 Km se ne prescrive la sostituzione come riportato nella tabella di manutenzione periodica sez. D cap.1.
Tale filtro é contenuto in una apposita custodia montata sopra al gruppo motore e per accedervi é necessaria la rimozione delle seguenti parti:

- Sella, come descritto nella sez.E cap.4;
- Serbatoio, come descritto nella sez. I cap.3.

Procedere alla rimozione della cartuccia filtro nel modo seguente:

- Svitare le 2 viti superiori "A" e sollevare il coperchio scatola filtro "B";
- Rimuovere la cartuccia filtro "C" e pulirla.
  Se necessario sostituirla con una cartuccia nuova.

N.B.

Utilizzare solo ed esclusivamente ricambi originali Moto Guzzi.

- Installare nella scatola filtro la cartuccia ricordandosi di posizionarla in modo che le alette risultino orientate verso l'alto.
- Chiudere la scatola filtro e rimontare tutte le parti che sono state rimosse in precedenza.

IMPORTANTE

Un filtro intasato, riduce l'entrata dell'aria, diminuendo la potenza del motore e provocando incrostazioni nelle candele.

Non usare il motociclo senza filtro.

Le impurità presenti nell'aria potrebbero entrare nel motore e danneggiarlo.

MOTO GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

Filtre à air

Tous les 5 000 km, vérifier l'état de l'élément filtrant et, si nécessaire, nettoyer celui-ci à l'air comprimé ; tous les 10 000 km cet élément doit être remplacé, comme indiqué dans le tableau d'entretien périodique de la sect. D chap. 1.
Ce filtre se trouve dans un étui spécial monté sur le groupe moteur. L'accès à ce groupe n'est possible qu'en déposant les pièces suivantes :

- Selle, comme décrit dans la sect. E chap. 4;
- Réservoir, comme décrit dans la sect. I chap. 3.

Déposer la cartouche du filtre de la manière suivante :

- Desserrer les 2 vis supérieures "A" et soulever le couvercle du boîtier du filtre "B" ;
- Déposer la cartouche du filtre "C" et la nettoyer. Si nécessaire, la remplacer par une cartouche neuve.

N.B.

Utiliser uniquement les pièces d'origine Moto Guzzi.

- Installer la cartouche dans le boîtier du filtre , en veillant à disposer celle-ci de manière que les ailettes soient orientées vers le haut.
- Fermer le boîtier du filtre et remonter toutes les pièces qui ont été déposées auparavant.

IMPORTANT

Un filtre colmaté réduit l'admission d'air, la puissance du moteur et cause l'encrassement des bougies.
Ne pas utiliser la motocyclette sans filtre.
Les impuretés de l'air pourraient entrer dans le moteur et causer des dommages.

Filtro del aire

Cada 5000 KM verificar el estado del elemento filtrante y, si es necesario, limpiarlo con aire comprimido; Cada 10000 Km se prescribe la sustitución como se señala en la tabla de mantenimiento periódico sección D cap 1.
Dicho filtro está contenido en un estuche especial montado sobre el grupo del motor y para acceder a él es necesario retirar las siguientes partes:

- Sillín, como se describe en la sección E cap 4
- Depósito, como se prescribe en la sección I cap 3

Proceder a la retirada del cartucho del filtro como sigue:

- Desatornillar los dos tornillos superiores "A" y elevar la tapa de la caja del filtro "B";
- Retirar el cartucho del filtro "C" y limpiarlo. Si es necesario sustituirlo con un cartucho nuevo.

NOTA

Utilizar solo y exclusivamente recambios originales Moto Guzzi.

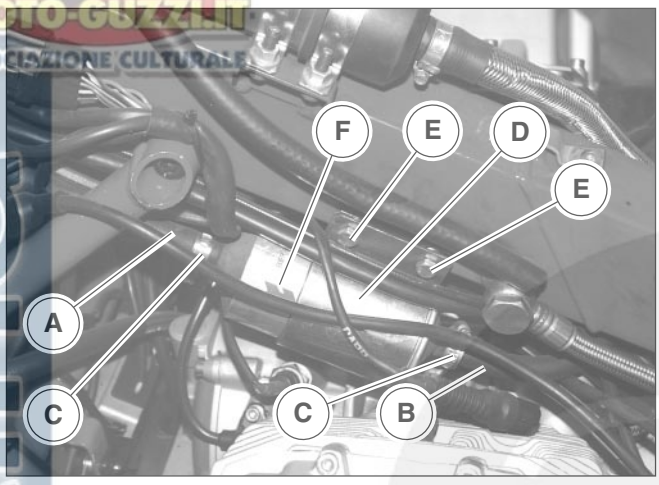
- Instalar en la caja del filtro el cartucho acordándose de colocarlo de manera que las patillas queden orientadas hacia arriba.
- Cerrar la caja del filtro y volver a montar todas las partes que se han retirado anteriormente.

IMPORTANTE

Un filtro atascado, reduce la entrada del aire, disminuyendo la potencia del motor y provocando incrustaciones en las bujías.
No usar el motociclo sin filtro.
Las impurezas presentes en el aire podrían entrar en el motor y dañarlo.

Manuali d'officina

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE



Filtro carburante

Il filtro è montato sotto il serbatoio carburante tra la pompa e il corpo farfallato.
Ogni 20000 Km se ne prescrive la sostituzione come riportato nella tabella di manutenzione periodica cap.1. di questa sezione.
Per la sostituzione del filtro carburante è necessario procedere nel seguente modo:

- Rimuovere la sella, come descritto nella sez. E cap.4;
- Rimuovere il serbatoio, come descritto nella sez. I cap.3;
- Scollegare dal filtro i tubi di ingresso "A" e di uscita "B" del carburante allentando le fascette "C";
- Rimuovere il filtro carburante "D" compreso di staffa svitando le 2 viti "E" di fissaggio al telaio;
- Installare un filtro carburante nuovo facendo attenzione al senso indicato dalla freccia "F" riportata su di esso;
- Rimontare tutte le parti rimosse in precedenza.

N.B.

Non montare il filtro carburante in senso contrario.

N.B.

In alcune moto la posizione del filtro e della pompa carburante sono invertite.

MOTO GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE
Manuali d'officina

Filtre à carburant

Le filtre est monté sous le réservoir à essence entre la pompe et le groupe des papillons.
Tous les 20000 km le filtre doit être remplacé, comme indiqué dans le tableau d'entretien périodique chap. 1 de cette section.
Pour le remplacement du filtre à carburant, il faut procéder de la manière suivante :

- Déposer la selle, comme décrit dans la sect. E chap.4;
- Déposer le réservoir, comme décrit dans la sect. I chap.3 ;
- Déconnecter du filtre les tubulures d'admission "A" et de sortie "B" du carburant en desserrant les colliers "C" ;
- Déposer le filtre à carburant "D" et l'étrier correspondant en desserrant les 2 vis "E" de fixation au cadre ;
- Installer un filtre à carburant neuf en veillant à l'orientation indiquée par la flèche "F" marquée sur celui-ci ;
- Remonter toutes les parties précédemment déposées.

N.B.

Ne pas monter le filtre à carburant dans le sens contraire.

N.B.

Dans quelques motos, la position du filtre et de la pompe à carburant sont inversées.

Filtro del carburante

El filtro está montado bajo el depósito del carburante entre la bomba y el grupo de cuerpos con válvula de estrangulamiento del carburador.
Cada 20000 Km se prescribe la sustitución como se señala en la tabla de mantenimiento periódico cap 1 de esta sección.
Para la sustitución del filtro del carburante es necesario proceder de la siguiente manera:

- Retirar el sillín, como se describe en la sección E cap 4;
- Rerirar el depósito, com se describe en la sección I cap. 3;
- Desconectar del filtro los tubos de entrada "A" y de salida "B" del carburante aflojando las virolas "C";
- Retirar el filtro del carburante "D" incluida la virola desatornillando los 2 tornillos "E" de fijación al chasis;
- Instalar un filtro del carburante nuevo prestando atención al sentido indicado por la flecha "F" señalada en el mismo;
- Volver a montar todas las partes señaladas en precedencia.

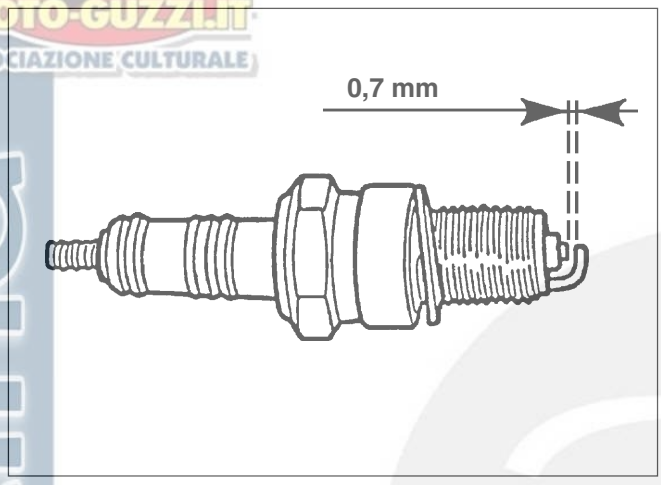
NOTA

No montar el filtro del carburante en sentido contrario.

NOTA

En algunas motos la posición del filtro y de la bomba del carburante están invertidas.

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE



CANDELE

La moto é equipaggiata con candele **NGK BPR 6 ES** con una distanza fra gli elettrodi di 0,7 mm.
Le candele devono essere rimosse periodicamente per la pulizia ed il controllo della distanza fra gli elettrodi.

N.B.

Valori inferiori a 0,7 mm possono compromettere la durata del motore.

Nel rimontare le candele, fare attenzione che imbocchino perfettamente e che si avvitino facilmente nelle loro sedi; se fossero imboccate male, rovinerebbero il filetto sulle teste; perciò é consigliabile avvitarle a mano per qualche giro e poi, utilizzando l'apposita chiave (fornita in dotazione), serrarle alla coppia prescritta nella tabella del cap. 4 sez. B.

N.B.

Eseguire le operazioni di smontaggio e rimontaggio candele sempre a motore freddo.

Anche se le candele appaiono in ottime condizioni, dopo 10000 Km circa, vanno sostituite come riportato nella tabella di manutenzione periodica del cap.1 di questa sezione.

ATTENZIONE

Per non provocare irregolarità di funzionamento e inefficienza dell'impianto di accensione è necessario che gli attacchi cavi candela (pipette candela) e le candele siano del tipo prescritto (come montati in origine).

Non eseguire verifiche di corrente alle candele senza l'interposizione delle pipette candele previste in origine, dato che tale operazione potrebbe danneggiare in modo irreparabile la centralina elettronica.

MOTO GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

Bougies

La moto est dotée de bougies **NGK BPR 6 ES** avec un écartement de 0,7 mm entre les électrodes.
Les bougies doivent être périodiquement démontées pour le nettoyage et le contrôle de l'écartement entre les électrodes.

N.B.

Des valeurs inférieures à 0,7 mm peuvent compromettre la durée du moteur.

Lors du remontage des bougies, veiller à ce que celles-ci s'insèrent parfaitement et qu'elles puissent être vissées sans problèmes dans le logement correspondant ; si elles s'insèraient de manière pas correcte, le filet des têtes s'abîmerait ; il est donc conseillé de visser les bougies à la main en les serrant de quelques tours et, ensuite, à l'aide de la clé spéciale (fournie), les serrer au couple prescrit dans le tableau du chap .4 sect.B.

N.B.

Exécuter les opérations de démontage et de remontage des bougoies toujours avec le moteur froid.

Même si les bougies semblent en bon état, après 10000 km environ, elles sont à remplacer comme indiqué dans le tableau d'entretien périodique du cap.1 de cette section.

ATTENTION

Pour ne pas compromettre le fonctionnement et l'efficacité du système d'allumage, les fiches des câbles des bougies (pipes de bougie) et les bougies doivent être du type préconisé (monté à l'origine).

Ne pas exécuter de contrôles de courant sur les bougies sans avoir préalablement interposé les pipes des bougies prévues, étant donnée que cette opération pourrait endommager de manière irréparable le boîtier électronique.

Bujías

La moto está equipada con bujías **NGK BPR 6 ES** con una distancia entre los electrodos de 0,7 mm.
Las bujías deben retirarse periódicamente para la limpieza y el control de la distancia entre los electrodos.

Nota

Valores inferiores a 0.7 mm. pueden comprometer la duración del motor.

Cuando se vuelvan a montar las bujías, prestar atención a que se encajen perfectamente y que se enrrosquen fácilmente en sus sedes; si se hubiesen encajado mal, estropearían el fileteado de las cabezas; Por esto, es aconsejable enrroscarlas a mano durante alguna vuelta y después, utilizando la llave especial (suministrada en dotación), apretarlas al par descrito en la tabla del cap. 4 sección B.

Nota

Realizar las operaciones de desmontaje y montaje de las bujías siempre con el motor en frío.

Aunque las bujías parezcan en óptimas condiciones, después de aproximadamente 10000 Km, se deben sustituir como se señala en la tabla de mantenimiento periódico del cap 1 de esta sección.

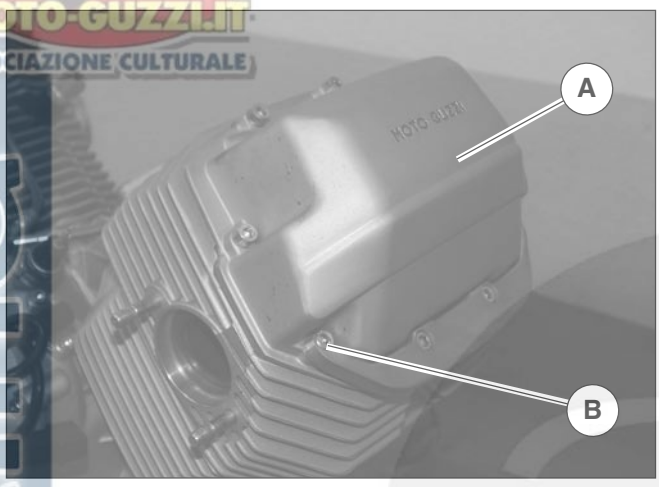
ATENCIÓN

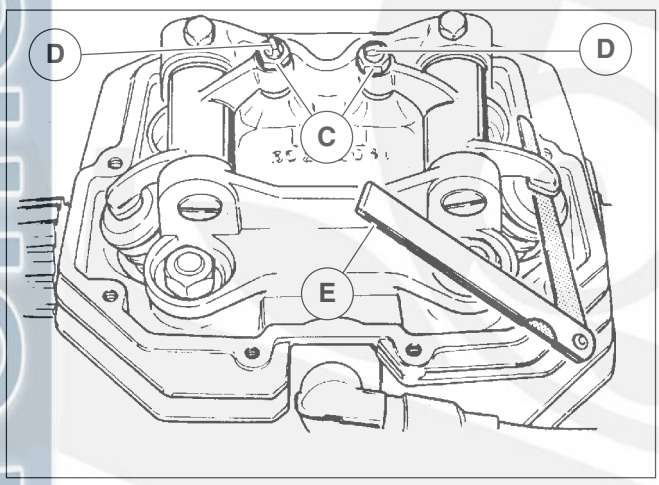
Para no provocar irregularidades de funcionamiento e ineficiencia de la instalación de encendido es necesario que las uniones cables bujías (empalme bujía) y las bujías sean del tipo prescrito (como se montaron originalmente).

No realizar verificaciones de corriente en las bujías sin la interposición de los rácor de las bujías previstas en origen, dado que dichas operaciones podrían dañar de manera irreparable la centralita electrónica.

Manuali d'officina

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE





Gioco punterie

Dopo i primi 500÷1500 Km e in seguito ogni 10000 Km o quando la distribuzione risulta molto rumorosa, controllare il gioco fra valvole e bilancieri.
La registrazione và effettuata a **motore freddo**, con il pistone al punto morto superiore (P.M.S.) in fase di compressione (valvole chiuse).
Operare come segue:

- Rimuovere il coperchio testa “A” svitando le otto viti “B”;
- Allentare i dadi “C”;
- Allentare o svitare la vite di registro “D” fino ad ottenere i seguenti giochi:
  - Valvola aspirazione 0,10 mm;
  - Valvola scarico 0,15 mm.

Tale misurazione và effettuata inserendo uno spessimetro “E” tra bilancere e valvola.
Si tenga presente che se il giuoco è maggiore di quello prescritto, le punterie risultano rumorose, in caso contrario le valvole non chiudono bene dando luogo ad inconvenienti quali:

- Perdita di pressione;
- Surriscaldamento del motore;
- Bruciatura della valvola, ecc.

MOTO GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

JEU DE POUSSOIRS

Après les 500÷1500 premiers km et, ensuite, tous les 10000 km ou lorsque la distribution produit beaucoup de bruit, contrôler le jeu entre les soupapes et les culbuteurs.
Le réglage est à effectuer avec le **moteur froid** et le piston au point mort haut (P.M.H.) en phase de compression (soupapes fermées).
Agir de la façon suivante :

- Déposer le couvercle de la tête "A" en desserrant les huit vis "B" ;
- Desserrer les écrous "C" ;
- Desserrer ou dévisser la vis de réglage "D" jusqu'à l'obtention des jeux suivants :
  - Soupape d'admission 0,10 mm ;
  - Soupape d'échappement 0,15 mm.

Cette vérification est à effectuer en introduisant un jeu de cales "E" entre le culbuteur et la soupape.
Tenir compte du fait que si le jeu est plus grand que la valeur prescrite, les poussoirs produisent du bruit, tandis que dans le cas contraire, les soupapes ne se ferment pas correctement et peuvent donner lieu à des inconvénients tels que :

- Chute de pression ;
- Surchauffe du moteur ;
- Brûlure de la soupape, etc...

JUEGO EMPUJADORES

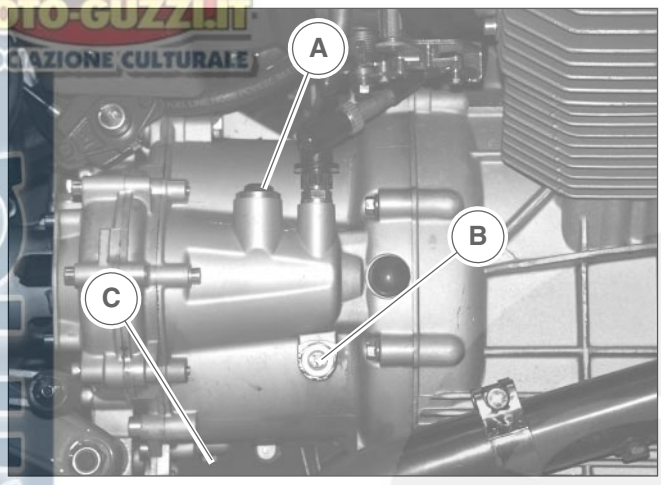
Después de los primeros 500÷1500 Km y a partir de este momento cada 10000 Km o cuando la distribución resulte muy ruidosa, controlar el juego entre las válvulas y los brazos oscilantes.
El ajuste se debe efectuar con **el motor en frío**, con el pistón en punto muerto superior (P.M.S.) En fase de comprensión (válvulas cerradas).
Operar como sigue:

- Retirar la tapa superior "A" desatornillando los ocho tornillos "B";
- Aflojar las tuercas "C";
- Aflojar o desatornillar los tornillos de regulación "D" hasta obtener los siguientes juegos:
  - Válvula aspiración 0,10 mm;
  - Válvula descarga 0,15 mm.

Dicha medición se debe efectuar introduciendo un calibre de espesor "E" entre los brazos oscilantes y la válvula.
Téngase presente que si el juego es mayor que el prescrito, los empujadores resultan ruidosos, en caso contrario las válvulas no cierran bien dando lugar a incovenientes como:

- Pérdida de presión;
- Recalentamiento del motor;
- Quemado de la válvula, etc.

MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE



Lubrificazione cambio

Ogni 5000 Km controllare che l'olio sia visibile attraverso l'oblò di ispezione "B" posto sul lato destro del cambio.
Eseguire il controllo con il veicolo perfettamente verticale e con motore caldo; una scorretta posizione potrebbe falsare la lettura.
Se l'olio non è visibile procedere al rabbocco con olio prescritto riportato in tabella nella sez. B cap. 2 immettendo l'olio attraverso l'apposito foro "A".

Ogni 10000 Km circa è necessaria la sostituzione dell'olio, che va effettuata a caldo per permettere all'olio di defluire in modo più veloce e completo. Per portare in temperatura la scatola cambio percorrere alcuni Km e procedere alla sostituzione dell'olio seguendo le operazioni sotto elencate:

- Posizionare sotto al cambio un recipiente per la raccolta dell'olio usato;
- Rimuovere il tappo di immissione olio "A" per permettere all'olio di defluire più velocemente;
- Svitare il tappo di scarico olio "C" e far defluire tutto l'olio dal cambio;
- Riavvitare il tappo di scarico olio e serrarlo alla coppia prescritta nella tabella sez.B cap.4;
- Riempire, attraverso il foro di immissione, olio nuovo del tipo riportato in tabella nella sez.B cap.2 fino a quando il livello è visibile dall'oblò di ispezione;
- Reinserire e serrare il tappo di immissione olio.

MOTO GUZZI IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE
Manuali d'officina

Lubrification boîte de vitesses

Tous les 5 000 km, contrôler le niveau de l'huile à travers le regard d'inspection "B" situé du côté droit de la boîte de vitesses.
Exécuter le contrôle avec le véhicule en position parfaitement verticale et avec le moteur chaud; une position pas correcte pourrait fausser la lecture.
Si l'huile n'est pas visible, procéder à une remise à niveau en utilisant l'huile préconisée indiquée dans le tableau de la sect. B chap. 2. l'huile est à introduire à travers le trou de remplissage "A".

Tous les 10 000 km environ, l'huile doit être remplacée. La vidange est à effectuer à chaud, de manière que l'huile s'écoule plus rapidement et complétement. Pour amener l'huile en température, suivre les indications ci-après :

- Placer au-dessous de la boîte de vitesses un conteneur pour recueillir l'huile usée ;
- Ôter le bouchon de remplissage huile "A" pour permettre un écoulement de l'huile plus rapide ;
- Desserrer le bouchon de vidange huile "C" et faire sortir toute l'huile de la boîte de vitesses ;
- Visser à nouveau le bouchon de vidange huile et le serrer au couple prescrit dans le tableau de la sect. B chap. 4 ;
- À travers le trou de remplissage huile, introduire de l'huile fraiche du type indiqué dans le tableau de la sect. B chap. 2 jusqu'à ce que le niveau soit visible à travers le regard d'inspection ;
- Remettre et serrer le bouchon de remplissage huile.

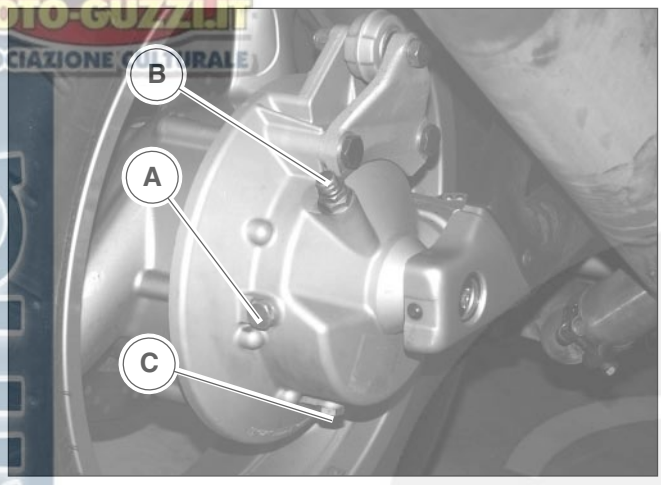
Lubrificación del cambio

Cada 5000 Km, controlar que el aceite sea visible a través de la ventanilla especial para la inspección "B" colocada en el lado derecho del cambio.
Realizar el control con el vehículo perfectamente vertical y con el motor en caliente; una posición no correcta podría falsear la lectura.
Si el aceite no es visible proceder al llenado con el aceite prescrito señalado en la tabla en la sección.B cap.2 introduciendo el aceite a través del agujero especial "A".

Cada 10000 Km aproximadamente es necesaria la sustitución del aceite, que se debe efectuar en caliente para permitir al aceite que fluya de manera más rápida y completa. Para llevar a la temperatura=to elencate:

- Colocar bajo el cambio un recipiente para la recogida del aceite usado;
- Retirar el apón de introducción del aceite "A" para permitir al aceite que fluya más rápidamente;
- Desenrroscar el tapón de descarga del aceite "C" y hacer que fluya todo el aceite desde el cambio;
- Volver a enrroscar el tapón de descarga del aceite y cerrarlo al par prescrito en la tabla sección Bcap. 4;
- Llenar, a través del agujero de introducción, con aceite nuevo del tipo señalado en la tabla en la sección B.cap. 2 hasta que el nivel sea visible a través de la ventanilla especial de inspección;
- Volver a colocar y cerrar el tapón de introducción del aceite.

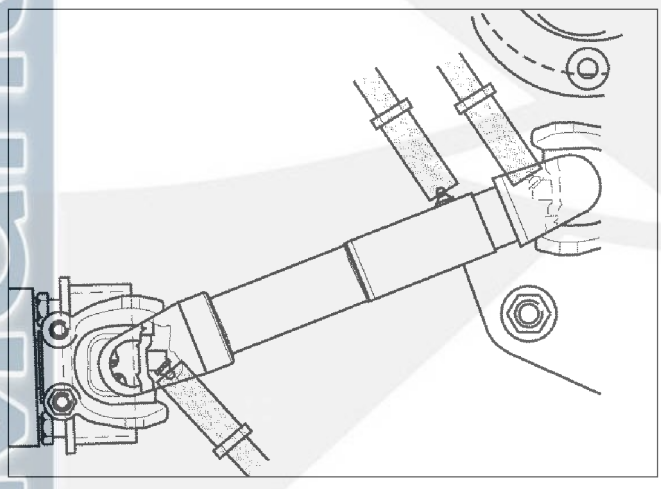
MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE



Lubrificazione scatola di trasmissione posteriore

Ogni 5000 Km controllare che l'olio sfiori il foro per tappo di livello "A"; se l'olio è sotto tale livello rabboccare con olio del tipo prescritto in tabella nella sez. B cap.2.
Ogni 10000 Km circa è necessaria la sostituzione dell'olio, che va effettuata a caldo per permettere all'olio di defluire in modo più veloce e completo. Per portare in temperatura la scatola di trasmissione posteriore percorrere alcuni km e procedere alla sostituzione dell'olio seguendo le operazioni sotto elencate:

- Posizionare sotto alla scatola di trasmissione posteriore un recipiente per la raccolta dell'olio usato.
- Rimuovere il tappo di immissione olio "B" per permettere all'olio di defluire più velocemente.
- Svitare il tappo di scarico olio "C" e far defluire tutto l'olio dalla scatola trasmissione.
- Riavvitare il tappo di scarico olio e serrarlo alla coppia prescritta in tabella nella sez.B cap.4.
- Svitare il tappo di livello "A".
- Riempire, attraverso il foro di immissione,con olio nuovo del tipo riportato in tabella nella sez.B cap.2 fino a quando il livello sfirorerà il foro per tappo di livello.
- Reinserire e serrare il tappo di immissione olio.
- Riavvitare il tappo di livello olio.



Lubrificazione albero con giunti di trasmissione

Il veicolo è equipaggiato con albero di trasmissione dotato di ingrassatori. L'operazione di ingrassaggio dei 3 punti indicati in figura è da effettuarsi ogni 20000 Km; oppure almeno una volta ogni 2 anni in caso di percorrenze inferiori.
Tipi di lubrificanti da impiegare:
Per lubrificare le trasmissioni cardaniche impiegare esclusivamente grassi saponificati con litio di consistenza classe 2 e penetrazione 265/295 con punto di goccia a circa 180°.
I lubrificanti non devono contenere additivi con MOS2.

MOTO GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE
Manuali d'officina

LUBRIFICATION DU CARTER DE TRANSMISSION ARRIÈRE

Tous les 5 000 km, contrôler que l'huile se trouve au ras du trou pour le bouchon de niveau "A" ; si l'huile est au-dessous de ce niveau, remettre à niveau en utilisant de l'huile du type indiqué dans le tableau de la sect. B chap.2.
Tous les 10 000 km environ, l'huile doit être remplacée. La vidange est à effectuer à chaud, de manière que l'huile s'écoule plus rapidement et complétement. Pour amener en température le carter de transmission arrière, parcourir quelques km et remplacer l'huile suivant les indications ci-dessous :

- Placer au-dessous du carter de transmission arrière un conteneur pour recueillir l'huile usée.
- Oter le bouchon de remplissage huile "B" pour permettre un écoulement de l'huile plus rapide.
- Desserrer le bouchon de vidange huile "C" et faire sortir toute l'huile du carter de transmission.
- Visser à nouveau le bouchon de vidange huile et le serrer au couple prescrit dans le tableau de la sect. B chap. 4.
- Devisser le bouchon de niveau "A".
- A travers le trou de remplissage huile, introduire de l'huile fraiche du type indiqué dans le tableau de la sect. B chap. 2 jusqu'à ce que le niveau se trouve au ras du trou pour le bouchon de niveau.
- Remettre et serrer le bouchon de remplissage huile.
- Revisser le bouchon de niveau huile.

LUBRIFICACIÓN DE LA CAJA DE TRANSMISIÓN POSTERIOR.

Cada 5000 Km controlar que el aceite llegue al agujero del tapón de nivel "A"; si el aceite está bajo dicho nivel rellenar con aceite del tipo prescrito en la tabla en la sección B cap.2.
Cada 10000 Km aproximadamente es necesaria la sustitución del aceite, que se debe efectuar en caliente para permitir al aceite que fluya de manera más rápida y completa. Para llevar a la temperatura la caja de transmisión posterior recorrer algunos kilómetros y proceder a la sustitución del aceite siguiendo las operaciones señaladas a continuación:

- Colocar bajo la caja de transmisión posterior un recipiente para la recogida del aceite usado.
- Retirar el tapón de introducción de aceite "B" para permitir que el aceite fluya más rápidamente.
- Desatornillar el tapón de descarga del aceite "C" y hacer que defluya todo el aceite de la caja de transmisión.
- Volver a enrroscar el tapón de descarga del aceite y cerrarlo al par prescrito en la tabla en la sección B cap. 4.
- Desenrroscar el tapón de nivel "A".
- Rellenar, a través del agujero de introducción, con aceite nuevo del tipo señalado en la tabla en la sección B.Cap. 2 hasta cuando el nivel roce el agujero para el tapón del nivel.
- Volver a colocar y cerrar el tapón de introducción del aceite.
- Volver a enrroscar el tapón de nivel del aceite.

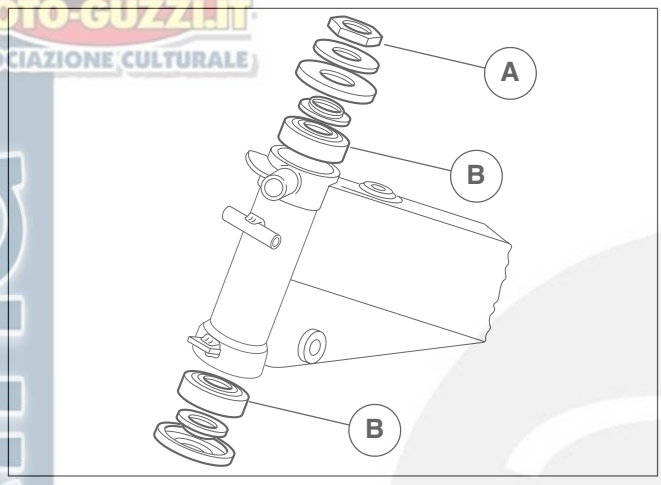
LUBRIFICATION ARBRE AVEC JOINTS DE TRANSMISSION

Le véhicule est équipé d'un arbre de transmission doté de graisseurs. L'opération de graissage des 3 points indiqués dans la figure est à effectuer tous les 20 000 km ; ou au moins tous les 2 ans en cas de kilométrages inférieurs.
Types de lubrifiants à utiliser :
Pour lubrifier les joints de cardan, utiliser uniquement les graisses savonneux au lithium de classe 2 et pénétration 265/295 avec un point de goutte à environ 180°.
Les lubrifiants ne doivent pas contenir d'additifs MOS2.

LUBRIFICACIÓN DEL EJE CON JUNTAS DE TRANSMISIÓN.

El vehículo está equipado con unn árbol de transmisión dotado de engrasadores. La operación de engrase de los 3 puntos indicados en la figura se debe efectuar cada 20000Km; O por lo menos una vez cada 2 años en caso de kilometrajes inferiores.
Tipos de lubrificantes que se deben emplear:
Para lubrificar las transmisiones cardánicas usar exclusivamente grasas saponificadas con litio de consistencia clase 2 penetración 265/295 con punto de gota a unos 180º.
Los lubrificantes no deben contener aditivos con MOS2.

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE



Cuscinetti sterzo

Il perno di sterzo è supportato sul cannotto del telaio da due cuscinetti "B" a rulli conici.
A determinare il gioco di montaggio dei cuscinetti provvede un dado "A" avvitato sul perno di sterzo.
Ogni 20000 km se ne prescrive il controllo.

Smontaggio:

- Rimuovere la testa di sterzo come riportato nel cap. 1 sez. H;
- Rimuovere l'assieme forcella, ruota, parafango;
- Rimuovere il cuscinetto di sterzo superiore, le relative rondelle e parapolvere dal connotto di sterzo;
- Rimuovere il cuscinetto di sterzo inferiore utilizzando un apposito estrattore;

Controllo:

Prima di effettuare controlli dimensionali è necessario assicurarsi dello stato di usura dei cuscinetti; questa verifica deve essere fatta manualmente con cuscinetto montato nella sua sede.

- Ruotare l'anello interno in entrambi i sensi: deve poter ruotare dolcemente e silenziosamente, senza impuntamenti.
- Spingere poi verso l'esterno l'anello interno, cambiando continuamente posizione, per verificare la presenza di gioco.
- Rimuovere e sostituire i cuscinetti che non ruotano dolcemente e silenziosamente o che presentano gioco.

IMPORTANTE

Un'usura eccessiva pùo essere causa di vibrazioni e instabilità del mezzo.

Rimontaggio:

Eseguire le operazioni di smontaggio in ordine inverso tenendo presente quanto segue:

- Quando si rimontano i cuscinetti nuovi controllare la sede, deve essere esente da solchi o graffiature.
- Lubrificare la sede prima di rimontare il cuscinetto, quindi spingerlo in sede.
- Utilizzare un tampone tubolare con il quale fare pressione solo sull'anello esterno del cuscinetto fino alla sua completa introduzione.

IMPORTANTE

I cuscinetti rimossi non devono essere rimontati.

MOTO GUZZI IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

Roulements de direction

L'axe de direction sur le tube du cadre est soutenu par deux roulements "B" à rouleaux coniques.
Le jeu de montage des roulements est établi par un écrou "A" vissé sur l'axe de direction.
Le jeu est à contrôler tous les 20 000 km ;

Démontage :

- Déposer la tête de direction comme indiqué dans le chap. 1 sect. H ;
- Déposer l'ensemble fourche-roue-garde-boue;
- Déposer le roulement de direction supérieur et les rondelles et les anneaux pare-poussière correspondants du tube de direction.
- Ôter le roulement de direction inférieur à l'aide de l'extracteur prévu à cet effet ;

Contrôle :

Avant de contrôler certains valeurs, il faut vérifier l'état d'usure des roulements ; ce contrôle doit être exécuté manullement avec le roulement monté dans son logement.

- Tourner l'anneau interne dans les deux sens : l'anneau doit tourner librement, sans bruit ni talonnages.
- Pousser vers l'extérieur l'anneau interne en changeant constamment de position pour vérifier le jeu.
- Déposer et remplacer les roulements qui ne tournent pas librement et sans bruit ou qui présentent du jeu.

IMPORTANT

Une usure excessive peut causer des vibrations et rendre le véhicule instable.

Remontage :

Exécuter les opérations de démontage dans l'ordre inverse et en tenant toujours dans le dû compte ce qui suit :

- Lors du montage des roulements neufs, il faut inspecter le logement qui ne doit présenter ni sillons ni éraflures.
- Lubrifier le logement avant de remonter le roulement, puis pousser celui-ci dans son logement.
- A l'aide d'un tampon tubulaire, faire pression uniquement sur l'anneau externe du roulement jusqu'à ce qu'il soit complètement introduit.

IMPORTANT

Les roulements déposés ne doivent pas être remontés.

Cojinetes de la dirección

El perno de la dirección está soportado en el tubo del chasis por dos cojinetes "B" de rodillos cónicos.
Es una tuerca "A" atornillada en el perno de la dirección la encargada de determinar el juego de montaje de los cojinetes.
Cada 20000 Km se prescribe su control;

Desmontaje

- Retirar la cabeza de dirección como se señala en el cap. 1 secciónH;
- Retirar el conjunto de horquilla, rueda, guardabarro;
- Retirar el cojinete de la dirección superior y las relativas arandelas y tapas contra el polvo del tubo de la dirección;
- Retirar el cojinete de la dirección inferior utilizando un extractor especial;

Control

Antes de efectuar controles dimensionales es necesario asegurarse del estado de desgaste de los cojinetes; Esta verificación debe hacerse manualmente con el cojinete montado en su sede.

- Girar el anillo interno en ambas direcciones: debe poder girar dulce y silenciosamente, sin tropiezos.
- Empujar después hacia el externo el anillo interno, cambiando continuamente de posición, para verificar la presencia de juego.
- Retirar y sustituir los cojinetes que no giran dulce y silenciosamente o que presentan juego.

IMPORTANTE

Un desgaste excesivo puede ser causa de vibraciones e inestabilidad del medio.

Montaje:

Realizar las operaciones de desmontaje en orden inverso teniendo presente cuanto sigue:

- Cuando se vuelvan a montar los cojinetes nuevos controlar la sede, no debe tener surcos o arañazos.
- Lubrificar la sede antes de volver a montar el cojinete, después empujarlo en su sede.
- utilizar un tampón tubular con el que hacer presión solo en el anillo externo del cojinete hasta su completa introducción.

IMPORTANTE

Los cojinetes retirados no deben volverse a montar.

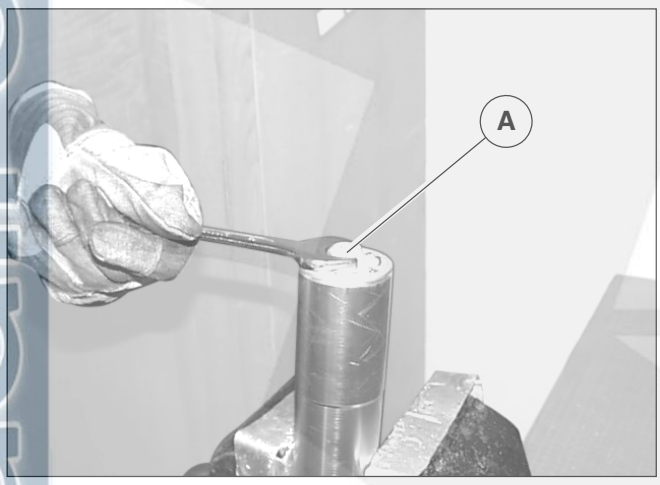
MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

Sostituzione olio forcella anteriore

Il motociclo è equipaggiato con una forcella telescopica idraulica con regolazione separata della frenatura degli ammortizzatori in estensione e compressione:
Lo stelo destro lavora in estensione mentre quello sinistro in compressione.
Nonostante i due steli lavorino in modo differente i loro componenti interni sono simili e quindi lo scarico e il riempimento dell'olio vengono eseguiti seguendo le stesse operazioni; per questo motivo le operazioni sotto riportate sono valide per entrambi gli steli.
Ogni 20000 Km circa o almeno una volta all'anno é necessario sostituire l'olio della forcella.
La quantità di olio occorrente è 400 cc per ogni gamba come riportato nella tabella del cap.2 sez. B.

N.B.

Durante le operazioni di scarico e ricarica dell'olio, lo stelo e le sue parti interne devono essere serrate in una morsa; fare molta attenzione a non danneggiarle serrando eccessivamente; utilizzare sempre copriganasce in alluminio.



Scarico

Per lo scarico dell'olio eseguire le operazioni sotto riportate che, nonostante le differenze, sono identiche per tutti e due gli steli:

- Smontare i due steli della forcella come descritto nel cap.6 sez.F;
- Serrare lo stelo smontato in una morsa provvista di copriganasce in alluminio onde evitare danneggiamenti;
- Ruotare la vite di registro in senso antiorario con un cacciavite fino alla posizione di finecorsa;
- Svitare il tappo "A" dello stelo;
- Rimuovere dalla morsa lo stelo e fare scendere il fodero fino in battuta contro il gambale inferiore; serrare nuovamente lo stelo nella morsa;
- Utilizzando due chiavi operare come in figura e rimuovere il tappo "A";

ATTENZIONE

Una volta rimosso il tappo, per evitare il danneggiamento delle parti interne dello stelo e fuoriuscite di olio, sostenere la canna.

MOTO GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

VIDANGE HUILE DE LA FOURCHE AVANT

La motocyclette est dotée d'une fourche télescopique hydraulique à réglage indépendant du freinage des amortisseurs en détente et en compression :
La tige droite exerce son action en détente, tandis que la tige gauche exerce son action en compression.
Malgré le fonctionnement différent des deux tiges, leurs composants internes sont les mêmes. La vidange et le remplissage de l'huile s'effectuent donc en exécutant les mêmes opérations ; pour cela les opérations ci-après s'appliquent aux deux tiges.
Tous les 20 000 km ou au moins une fois par an, l'huile de la fourche doit être remplacée.
La quantité d'huile nécessaire est de 400 cc pour chaque tube, comme indiqué dans le tableau du chap. 2 sect. B.

N.B.

Pendant les opérations de vidange et de remplissage huile, la tige et ses composants internes doivent être serrés dans un étau ; veiller à ne pas les endommager par un serrage excessif ; utiliser toujours un couvre-mâchoires en aluminium.

Vidange

Pour la vidange de l'huile, exécuter les opérations ci-après qui, malgré les différences, sont les mêmes pour les deux tiges :

- Démonter les deux tiges de la fourche comme décrit dans le chap. 6 à la sect. F ;
- Serrer la tige demontée dans un étau doté de couvre-mâchoires en aluminium, afin d'éviter tout dommage;
- À l'aide d'un tournevis, tourner la vis de réglage dans le sens contraire des aiguilles d'une montre jusqu'à la position de fin de course ;
- Desserrer le bouchon "A" de la tige;
- Libérer la tige de l'étau et faire descendre le fourreau jusqu'à ce qu'il bute contre le tube inférieur ; serrer à nouveau la tige dans l'étau ;
- À l'aide de deux clés, procéder comme montré dans la figure et ôter le bouchon "A" ;

ATTENTION

après avoir ôté le bouchon, pour éviter l'endommagement des composants internes de la tige et les fuites d'huile éventuelles, supporter le tube.

SUSTITUCIÓN DEL ACEITE DE LA HORQUILLA ANTERIOR.

El motociclo está equipado con una horquilla telescópica hidráulica con regulación separada del frenado de los amortiguadores en extensión y comprensión:
El vástago derecho trabaja en extensión mientras que el izquierdo lo hace en comprensión.
A pesar de que los dos trabajan de forma diferente sus componentes internos son similares y por lo tanto la descarga y el llenado del aceite se realizan siguiendo las mismas operaciones; Por este motivo las operaciones señaladas a continuación son válidas para ambos vástagos.
Cada 20000 Km a proximadamente o por lo menos una vez al año es necesario sustituir el aceite de la horquilla.
La cantidad de aceite necesaria es de 400cc. para cada brazo como se señala en la tabla del cap. 2 sección B.

NOTA

Durante las operaciones de descarga y recarga del aceite, el vástago y sus partes internas deben estar cerrados en un tornillo; prestar mucha atención para no dañarlos apretando excesivamente; utilizar siempre cubremordazas de aluminio.

Descarga

Para la descarga del aceite realizar las operaciones señaladas a continuación que, a pesar de las diferencias, son idénticas para los dos vástagos;

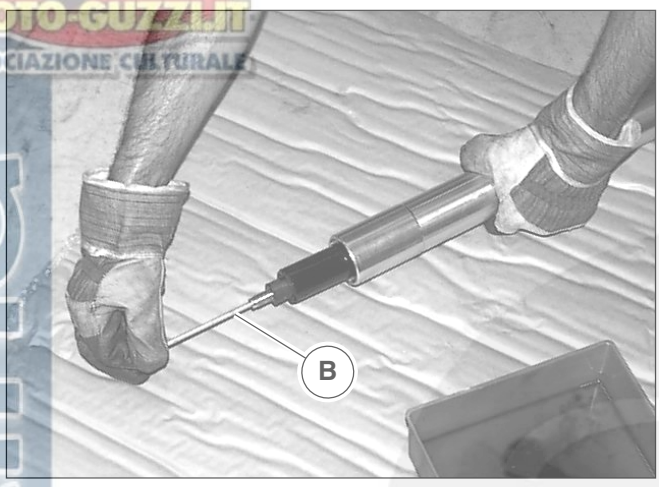
- Desmontar los dos vástagos de la horquilla como se describe en el cap. 6 sección F;
- Sujetar el vástago desmontado en un tornillo provisto de cubremordazas de aluminio para evitar daños;
- Girar los tornillos de regulación en sentido antihorario con un destornillador hasta la posición de fin de carrera;
- Desenrroscar el tapón "A" del vástago;
- Retirar del tornillo el vástago y hacer que descienda la funda hasta el tope contra el brazo inferior; apretar nuevamente el vástago en el tornillo;
- Utilizando dos llaves operar como en la figura y retirar el tapón "A";

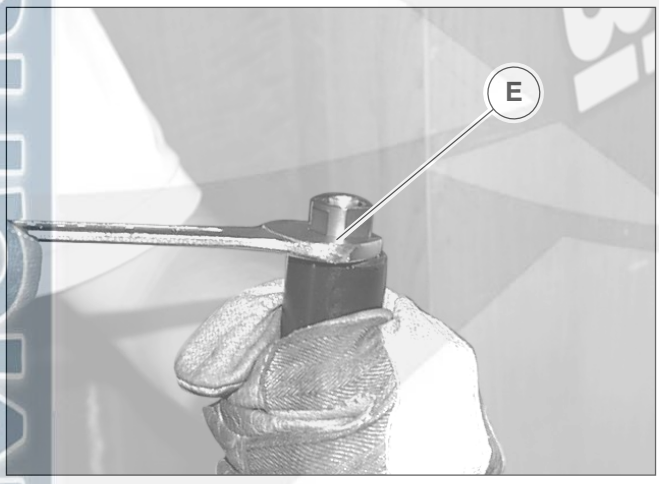
ATENCIÓN

Una vez retirado el tapón, para evitar dañar las partes internas del vástago y salidas de aceite, sostener la funda.

Manuali d'officina

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE





- Sfilare l'asta "B" dall'interno della canna tenendo lo stelo in posizione verticale per evitare fuoriuscite di olio;
- Scaricare tutto l'olio contenuto nello stelo in un contenitore adeguato;
- Sfilare verso l'alto il fodero esterno "C" dello stelo;
- Serrare nuovamente la canna interna "D" nella morsa;
- Svitare il controdado "E".

ATTENZIONE

Quando si svita il controdado "E" mantenere nella sua posizione il tubetto di precarico come in figura, per evitare che la molla scatti e provochi danni all'operatore.

- Sortir la tige "B" du tube en maintenant la tige en position verticale pour éviter les fuites d'huile ;
- Vidanger toute l'huile contenue dans la tige dans un conteneur approprié ;
- Tirer vers le haut le fourreau externe "C" de la tige ;
- Serrer à nouveau le tube interne "D" dans l'étau ;
- Desserrer le contre-écrou "E" .

ATTENTION

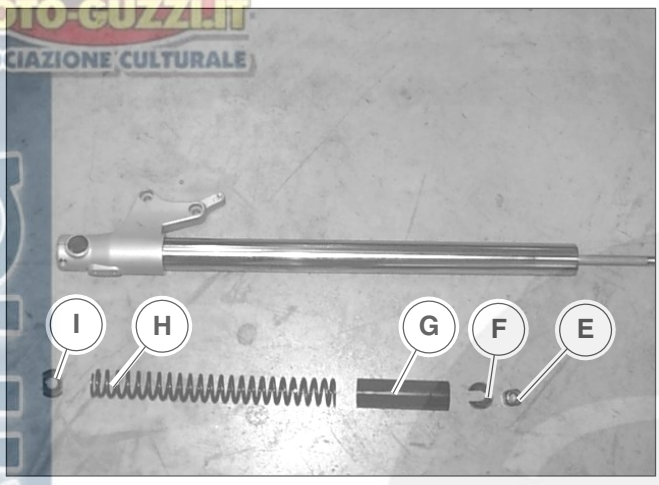
En dévissant le contre-écrou "E" veiller à ce que le tuyau de précharge ne bouge pas, afin d'éviter la détente du ressort et, par conséquent, de blesser l'opérateur.

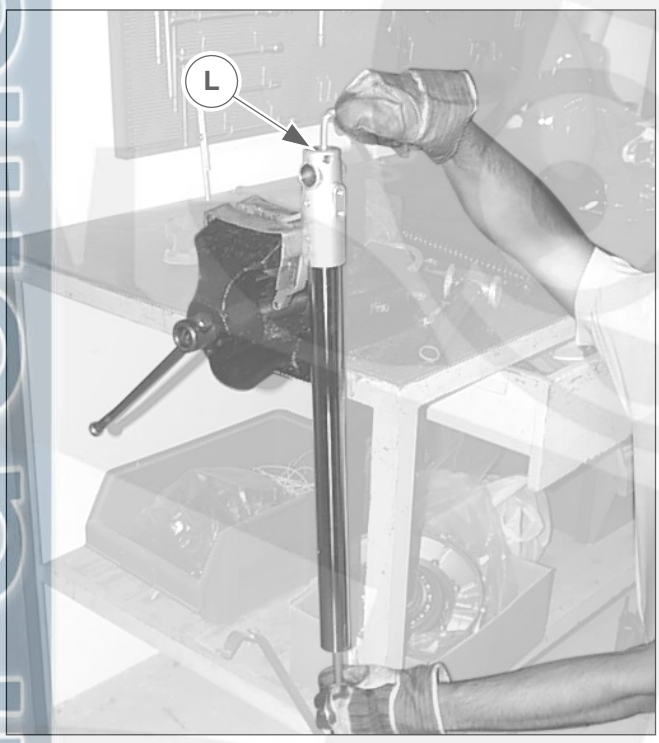
- Retirar la varilla "B" del interior de la funda teniendo el vástago en posición vertical para evitar salidas del aceite;
- Descargar todo el aceite contenido en el vástago en un contenedor adecuado;
- Sacar la funda externa"C" del vástago;
- Sujetar nuevamente la funda interna "D" en el tornillo;
- Destornillar la contratuerca "E".

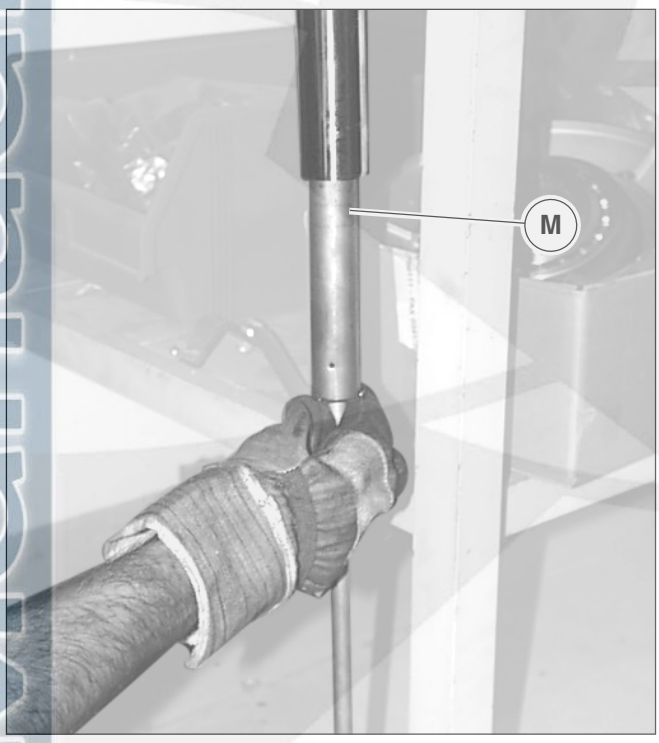
ATENCIÓN

Cuando se desatornilla la contratuerca "E" mantener en su posición el tubo de precarga como en la figura, para evitar que el muelle salte y provoque daños al operador.

Manuali d'officina







- Rimuovere la rondella “F” e il tubetto di precarico “G”;
- Rimuovere la molla “H” e la sua rondella di appoggio “I”;
- Per scaricare tutto l’olio contenuto nella canna effettuare qualche pompata;
- Serrare la canna come in figura;
- Svitare la vite “L” di fissaggio cartuccia e, contemporaneamente, sorreggiere la cartuccia stessa come in figura;
- Sfilare la cartuccia “M”;
- Effettuare alcune pompate con la cartuccia per svuotarla completamente dall’olio;
- Controllare accuratamente ogni particolare dello stelo ed accertarsi che non vi sia nessun elemento danneggiato. Se non sono presenti particolari danneggiati o particolarmente usurati, procedere al riassemblaggio dello stelo, in caso contrario sostituire i particolari danneggiati.

- Déposer la rondelle “F” et le tuyau de précharge “G”;
- Déposer le ressort “H” et la rondelle d’appui correspondante “I” ;
- Pour vidanger toute l’huile contenue dans le tube, effectuer quelques manoeuvres de pompage ;
- Serrer le tube comme illustré dans la figure ;
- Desserrer la vis “L” de fixation de la cartouche et, en même temps, soutenir la cartouche comme illustré dans la figure;
- Extraire la cartouche “M” ;
- Effectuer quelques manoeuvres de pompage pour faire sortir toute l’huile dans la cartouche ;
- Contrôler soigneusement tous les composants de la tige et vérifier qu’aucun composant ne présente de dommages. S’il n’y a pas de composants endommagés ou très usés, reassembler la tige ; dans le cas contraire, remplacer les pièces endommagées.

- Retirar la arandela “F” y el tubo de precarga “G”;
- Retirar el muelle “H” y su arandela de apoyo “I”;
- Para descargar todo el aceite contenido en la funda efectuar algún bombeo;
- Sujetar la funda como en la figura;
- Desatornillar los tornillos “L” de fijación del cartucho y, contemporáneamente, sosteniendo el propio cartucho como en la figura;
- Retirar el cartucho “M”;
- Efectuar algunos bombeos con el cartucho para vaciarlo completamente de aceite;
- Controlar cuidadosamente cada particular del vástago y asegurarse de que no haya ningún elemento dañado. Si no hay presentes particulares dañados o particularmente desgastados, proceder al nuevo ensamblaje del vástago, en caso contrario sustituir los particulares dañados.

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

RIEMPIMENTO:

- Procedere al riassemblaggio dello stelo in ordine inverso allo smontaggio; ricordandosi di non avvitare il tappo;
- Serrare lo stelo in una morsa;
- Spingere verso il basso il fodero fino a fargli raggiungere il gambale inferiore;
- Tenere leggermente sollevata la cartuccia con una mano e riempire la forcella di olio nuovo nella quantità di 400 cc.;
- Muovere lentamente in alto e in basso l'albero nella cartuccia, in modo che l'interno si riempia di olio. Continuare fino a quando, tirando verso l'alto, non sia avvertibile una resistenza uniforme su tutta la corsa. A questo punto la cartuccia sarà spurgata.
- Riavvitare il tappo: prima sulla canna e poi sul fodero esterno

MOTO GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

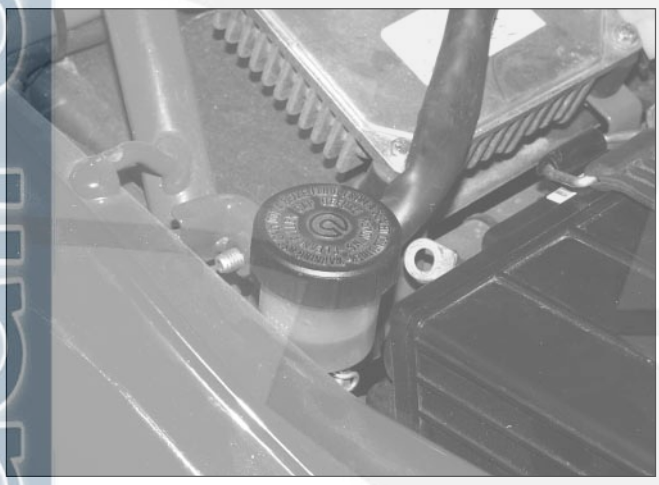
REMPLISSAGE :

- Reassembler la tige en procédant dans l'ordre inverse du démontage ; ne pas visser le bouchon ;
- Serrer la tige dans un étau ;
- Pousser vers le bas le fourreau jusqu'au tube inférieur;
- Maintenir la cartouche légèrement soulevée en la tenant de la main et remplir la fourche avec de l'huile fraiche (400 cc) ;
- Glisser lentement vers le haut et vers le bas l'arbre dans la cartouche, de manière que la partie interne se remplisse d'huile. Continuer à manoeuvrer l'arbre jusqu'à ressentir une résistance uniforme sur toute la course en tirant vers le haut. Cela indique que la cartouche est vide.
- Revisser le bouchon : d'abord sur le tube, puis sur le fourreau externe.

LLENADO:

- Proceder de nuevo al ensamblaje del vástago en orden inverso al desmontaje; acordándose de no enrroscar el tapón;
- Sujetar el vástago en un tornillo;
- Empujar hacia abajo la funda hasta que alcance el brazo inferior;
- Tener ligeramente elevado el cartucho con una mano y rellenar la horquilla de aceite nuevo en la cantidad de 400 cc.;
- Mover lentamente hacia arriba y hacia abajo el árbol en el cartucho, de manera que el interno se llene de aceite. Continuar hasta que, tirando hacia arriba, no se advierta una resistencia uniforme en toda la carrera. A este punto el cartucho está purgado.
- Volver a enrroscar el tapón: primero sobre la funda y después sobre la funda externa

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE



Controllo liquido impianti frenanti e frizione

Per una buona efficienza degli impianti idraulici osservare le seguenti norme:

- Verificare frequentemente il livello del fluido nel serbatoio freno anteriore, frizione e freno posteriore;
  Tale livello non deve mai scendere sotto il livello minimo indicato nei serbatoi, e non deve mai superare il livello massimo.
- Effettuare periodicamente, o quando si rende necessario,il rabbocco fluido nei serbatoi sopra citati.
  Per i rabbocchi usare esclusivamente fluido prelevato da lattine sigillate da aprire solo al momento dell'uso.
- Effettuare ogni 20.000 Km circa o almeno ogni anno la completa sostituzione del fluido degli impianti frenanti e frizione come riportato in tabella nella sez. D cap.1.
  Per il buon funzionamento degli impianti, é necessario che le tubazioni siano sempre piene di fluido senza bolle d'aria; la corsa lunga ed elastica delle leve di comando indica la presenza di bolle d'aria.
  Per il lavaggio di circuiti frenanti, usare unicamente fluido nuovo.

ATTENZIONE

E' vietato assolutamente l'uso di alcool o l'impiego di aria compressa per la successiva asciugatura; per le parti metalliche si consiglia l'uso di "trielina".

Per eventuali lubrificazioni è assolutamente vietato l'uso di olii o grassi minerali. Non disponendo di lubrificanti adatti, si consiglia di umettare i particolari in gomma e i particolari metallici con fluido degli impianti.

Fluido da usare "Agip Brake Fluid DOT4".

ATTENZIONE

Il liquido impiegato nell'impianto frenante, oltre a danneggiare la vernice, è dannosissimo a contatto con gli occhi o con la pelle; lavare quindi abbondantemente con acqua corrente la parte interessata in caso di accidentale contatto.

CONTRÔLE DU LIQUIDE DES CIRCUITS DE FREINAGE ET D'EMBRAYAGE.

Pour préserver l'efficacité des circuits hydrauliques, il faut se tenir aux instructions suivantes :

- Vérifier fréquemment le niveau du fluide dans le réservoir du liquide de frein avant, arrière et d'embrayage.
  Le niveau ne doit jamais être inférieur au niveau minimum marqué sur la paroi des réservoirs et ne doit jamais dépasser le niveau maximum.
- De temps à autre ou lorsqu'il est nécessaire, rétablir le niveau du fluide dans les réservoirs.
  Pour les remises à niveau utiliser uniquement du fluide prélevé de bidons scellés à ouvrir au moment de l'emploi.
- Tous les 20 000 km ou au moins une fois par an, remplacer complétement le fluide des circuits de freinage et d'embrayage, comme indiqué dans le tableau de la sect. D chap. 1
  Pour préserver le bon fonctionnement des circuits, les tubulures doivent toujours être pleines de fluide sans bulles d'air ; lorsque la course des leviers de commande est longue et élastique, cela indique la présence de bulles d'air.
  Pour le lavage des circuits de freinage utiliser uniquement du fluide frais.

ATTENTION

Il est impérativement interdit d'utiliser de l'alcool ou de l'air comprimé pour sécher les circuits ; pour les parties métalliques, il est conseillé d'utiliser du trichloréthylène.

Ne pas utiliser d'huiles ou de graisses minérales pour lubrifier les circuits. En l'absence de lubrifiants adaptés, il est conseillé d'enduire les pièces en caoutchouc et en métal avec le fluide des circuits.

Fluide à utiliser "Agip Brake Fluid DOT4".

ATTENTION

Le liquide utilisé dans le circuit de freinage non seulement endommage le vernis, mais peut aussi causer de graves brûlures au contact des yeux et de la peau ; en cas de contact accidentel rincer abondamment à l'eau la partie atteinte.

CONTROL DEL LÍQUIDO EN LAS INSTALACIONES FRENANTES Y EMBRAGUE

Para un buen funcionamiento de las instalaciones hidráulicas observar las siguientes normas:

- Verificar frecuentemente el nivel del líquido en el depósito del freno anterior, embrague y freno posterior;
  Dicho nivel no debe bajar nunca bajo el nivel mínimo indicado en los depósitos, y no debe superar nunca el nivel máximo.
- Efectuar periódicamente, o cuando se rinda necesario, el llenado del líquido en los depósitos citados anteriormente.
  Para los llenados usar exclusivamente líquido tomado de latas precintadas abiertas solo en el momento del uso.
- Efectuar cada 20000Km aproximadamente o por lo menos una vez al año la completa sustitución del líquido de las instalaciones frenantes y del embrague como se señala en la sección. D cap 1
  Para el buen funcionamiento de las instalaciones, es necesario que los conductos estén siempre llenos de líquido sin burbujas de aire; La carrera larga y elástica de las palancas de mando indica la presencia de aire.
  Para el lavado de los circuitos frenantes, usar únicamente líquido nuevo.

ATENCIÓN

Está prohibido absolutamente el uso de alcohol o el uso de aire comprimido para el sucesivo secado; para las partes metálicas se aconseja el uso de "tricloroetileno" .

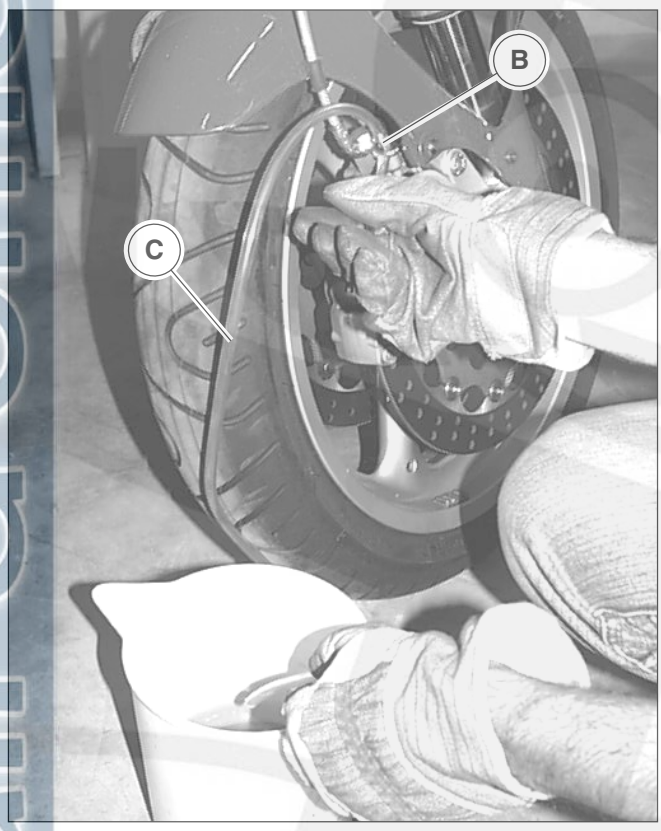
Para eventuales lubrificaciones está absolutamente prohibido el uso de aceites o grasa minerales. No disponiendo de lubrificantes adecuados, se aconseja humectar los particulares en goma y los particulares metálicos con líquido de las instalaciones.

El líquido que se debe utilizar es "Agip Brake Fluid DOT4".

ATENCIÓN

El líquido usado en la instalación frenante, además de dañar la pintura, es muy dañoso a contacto con los ojos y con la piel; lavar, entonces, con abundante agua corriente la parte interesada en caso de contacto accidental.

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE



Sostituzione fluido impianti frenanti

Impianto Frenante Anteriore

Scarico:

- Svitare il coperchio con membrana dal serbatoio “A”;
- Ruotare il manubrio sino a far assumere al serbatoio “A” la posizione orrizzontale;
- Rimuovere il coperchietto in gomma dal raccordo di spurgo “B” e innestare sul raccordo stesso uno spurgatore per freni, comunemente reperibile in commercio;
- Allentare il raccordo di spurgo e pompare con lo spurgatore fino a quando non esce più fluido dall’impianto;

In caso di indisponibilità dello spurgatore si può effettuare lo scarico del liquido collegando al raccordo di spurgo una tubazione flessibile “C” avente l’estremità libera immersa in un contenitore contenente liquido per freni.
Svitare di 1/4 di giro il raccordo di spurgo e azionare la leva di comando fino alla totale fuoriuscita del liquido;

Riempimento:

- Riempire il serbatoio con olio prescritto prelevato da un contenitore intatto;
- Azionare diverse volte la leva di comando per riempire l’impianto e spurgare l’aria;
- Collegare al raccordo di spurgo uno spurgatore;
- Pompare con lo spurgatore e allentare il raccordo di spurgo verificando sempre che il livello non scenda al di sotto del livelo minimo;
- Ripetere quest’ultima operazione fino a quando, nel tubo trasparente collegato al raccordo di spurgo, non appaiano più bolle d’aria;
- Bloccare il raccordo alla coppia prescritta in tabella nel cap.4 sez. B.

In caso di indisponibilità dello spurgatore collegare al raccordo di spurgo un tubicino in plastica trasparente come descritto per lo scarico dell’impianto.
Aprire la valvola di spurgo di 1/4 di giro e azionare la leva di comando fino a quando inizierà ad uscire il fluido dalla valvola di spurgo.

MOTO GUZZI IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE
Manuali d'officina

Remplacement du fluide des circuits de freinage

Circuit De Freinage Avant

Vidange :

- Dévisser le couvercle à membrane du réservoir “A” ;
- Tourner le guidon jusqu’à ce que le réservoir “A” se trouve en position horizontale ;
- Ôter la cache en caotchouc du raccord de vidange “B” et brancher sur le raccord un vidangeur pour freins du type dans le commerce ;
- Desserrer le raccord de vidange et pomper jusqu’à la sortie de tout le fluide du circuit.

Faute d’un vidangeur, la vidange du fluide peut être effectuée à l’aide d’un tuyau flexible “C”, avec l’extrémité libre plongée dans un conteneur contenant du liquide de frein, relié au raccord de vidange.
Dévisser de 1/4 de tour le raccord de vidange et actionner le levier de commande jusqu’à la sortie de tout le liquide ;

Remplissage:

- Remplir le réservoir avec de l’huile du type prescrit prélevée d’un conteneur entier ;
- Actionner plusieurs fois le levier de commande pour remplir le circuit et purger l’air ;
- Brancher un purgeur sur le raccord de purge ;
- À l’aide du purgeur pomper et desserrer le raccord de purge en contrôlant toujours que le niveau ne baisse au-dessous du niveau minimum ;
- Répéter cette dernière opération jusqu’à ce que dans le tuyau transparent branché sur le raccord de purge il n’y ait plus de bulles d’air ;
- Serrer le raccord au couple prescrit dans le tableau du chap. 4 sect. B.

Faute d’un purgeur, brancher sur le raccord de purge un tuyau en plastique transparente, comme décrit pour la vidange du circuit.
Ouvrir la vanne de purge de 1/4 de tour et actionner le levier de commande jusqu’à la sortie du fluide par la vanne de purge.

Sustitución del líquido de las instalaciones frenantes

Instalacion Frenante Anterior

Descarga:

- Desenrroscar el tapón con menbrana del depósito “A”;
- Girar el manillar hasta que el depósito “A” asuma la posición horizontal;
- Retirar el tapón de goma del empalme de purga “B” e introducir en el empalme un purgador para frenos, de los que se encuentran en comercio;
- Aflojar el empalme de purga y bombear con el purgador hasta que no salga más líquido de la instalación;

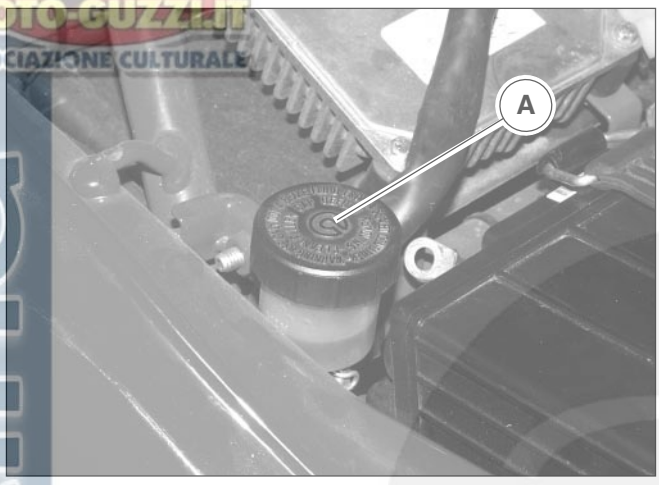
En caso de indisponibilidad del purgador se puede efectuar la descarga del líquido conectando al empalme de purga un tubo flexible “C” que posea una extremidad libre sumergida en un contenedor con líquido para frenos.
Desenrroscar un 1/4 de vuelta el empalme de purga y accionar la palanca de mando hasta que salga totalmente el líquido;

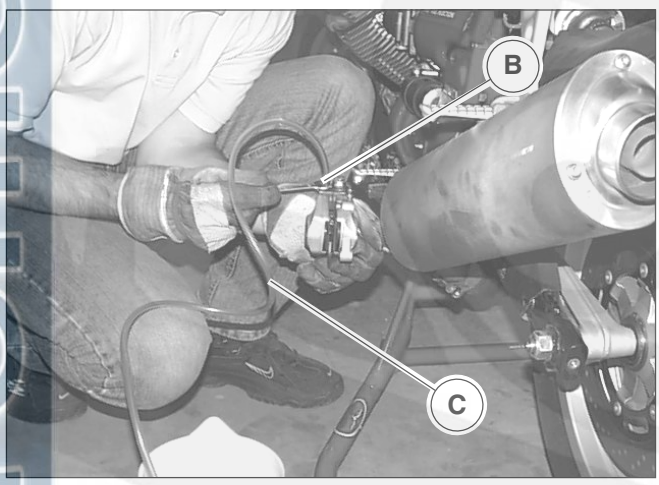
Llenado:

- Llenar el depósito con el aceite prescrito obtenido de una lata intacta;
- Accionar varias veces la palanca de mando para llenar la instalación y purgar el aire;
- Conectar al empalme de purga un purgador;
- Bombear con el purgador y aflojar el empalme de purga verificando siempre que el nivel no vaya por debajo del nivel mínimo;
- Repetir esta última operación hasta que, en el tubo transparente conectado al empalme de purga no aparezcan más burbujas de aire;
- Bloquear el empalme al par prescrito en la tabla en el cap. 4 sección B.

En caso de indisponibilidad del purgador conectar al empalme de purga un tubito de plástico transparente como se ha descrito para la descarga de la instalación.
Abrir la válvula de purga 1/4 de vuelta y accionar la palanca de mando hasta que empiece a salir el líquido de la válvula de purga.

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE





Impianto Frenante Posteriore

Scarico:

- Svitare il coperchio con membrana dal serbatoio “A”;
- Rimuovere la pinza posteriore come descritto nel cap. 5 della sez. F;
- Posizionare la pinza in modo che il raccordo di spurgo “B” si trovi rivolto verso l’alto;
- Rimuovere il coperchietto in gomma dal raccordo di spurgo “B” e innestare sul raccordo stesso uno spurgatore per freni, comunemente reperibile in commercio;
- Allentare il raccordo di spurgo e pompare con lo spurgatore fino a quando non esce più fluido dall’impianto.

In caso di indisponibilità dello spurgatore si può effettuare lo scarico del liquido collegando al raccordo di spurgo una tubazione flessibile “C” avente l’estremità libera immersa in un contenitore contenente liquido per freni.
Svitare di 1/4 di giro il raccordo di spurgo e azionare la leva di comando fino alla totale fuoriuscita del liquido.

Riempimento:

- Riempire il serbatoio con olio prescritto prelevato da un contenitore intatto;
- Azionare diverse volte la leva di comando per riempire l’impianto e spurgare l’aria;
- Collegare al raccordo di spurgo uno spurgatore;
- Pompare con lo spurgatore e allentare il raccordo di spurgo verificando sempre che il livello non scenda al di sotto del livello minimo;
- Ripetere quest’ultima operazione fino a quando, nel tubo trasparente collegato al raccordo di spurgo, non appaiano più bolle d’aria;
- Bloccare il raccordo alla coppia prescritta in tabella nel cap. 4 sez. B.

In caso di indisponibilità dello spurgatore collegare al raccordo di spurgo un tubicino in plastica trasparente come descritto per lo scarico dell’impianto.
Aprire la valvola di spurgo di 1/4 di giro e azionare la leva di comando fino a quando inizierà ad uscire il fluido dalla valvola di spurgo.

Circuit De Freinage Arriere

Vidange :

- Dévisser le couvercle à membrane du réservoir “A”;
- Déposer l’étrier arrière comme décrit dans le chap. 5 de la section F;
- Disposer l’étrier de manière que le raccord de vidange “B” soit tourné vers le haut ;
- Ôter la cache en caoutchouc du raccord de vidange “B” et brancher sur le raccord un vidangeur pour freins du type dans le commerce;
- Desserrer le raccord de vidange et pomper jusqu’à la sortie de tout le fluide du circuit.

Faute d’un vidangeur, la vidange du fluide peut être effectuée à l’aide d’un tuyau flexible “C”, avec l’extrémité libre plongée dans un conteneur contenant du liquide de frein, relié au raccord de vidange.
Dévisser de 1/4 de tour le raccord de vidange et actionner le levier de commande jusqu’à la sortie de tout le liquide.

Remplissage:

- Remplir le réservoir avec de l’huile du type prescrit prélevée d’un conteneur entier;
- Actionner plusieurs fois le levier de commande pour remplir le circuit et purger l’air;
- Brancher un purgeur sur le raccord de vidange ;
- À l’aide du vidangeur pomper et desserrer le raccord de vidange en contrôlant toujours que le niveau ne baisse pas au-dessous du niveau minimum ;
- Répéter cette dernière opération jusqu’à ce que dans le tuyau transparent branché sur le raccord de vidange il n’y ait plus de bulles d’air;
- Serrer le raccord au couple prescrit dans le tableau du chap. 4 sect. B.

Faute d’un purgeur, brancher sur le raccord de purge un tuyau en plastique transparente, comme décrit pour la vidange du circuit.
Ouvrir la vanne de purge de 1/4 de tour et actionner le levier de commande jusqu’à la sortie du fluide par la vanne de purge.

Instalacion Frenante Posterior

Scarga:

- Desatornillar la tapa con membrana del depósito “A”;
- Retirar la pinza posterior como se describe en el cap. 5 de la secciónF;
- Colocar la pinza de modo que el empalme de purga “B” se encuentre girado hacia arriba;
- Retirar la tapa de goma del empalme de purga “B” e introducir en el mismo un purgador para frenos de los que se encuentran en comercio;
- Aflojar el empalme de purga y bombear con el purgador hasta que no salga más líquido de la instalación.

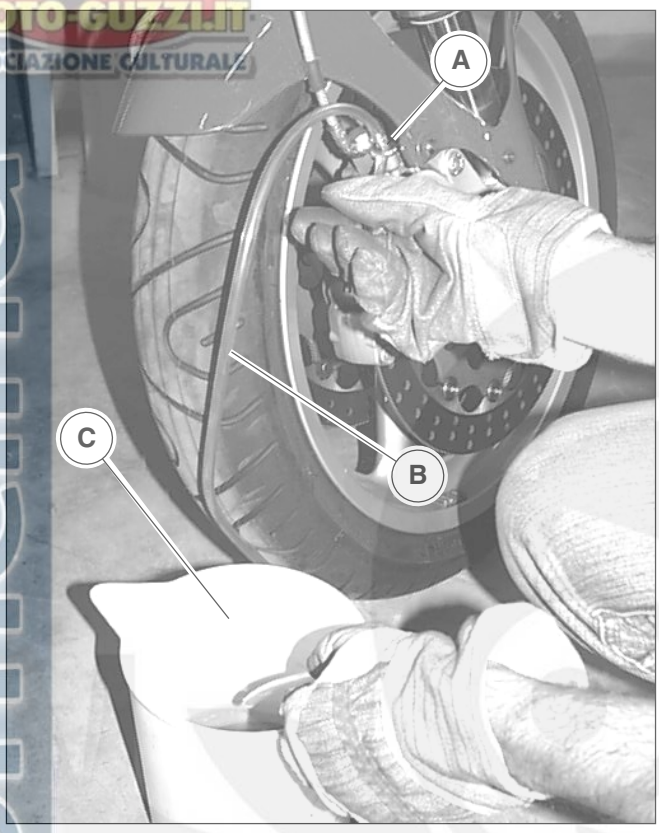
En caso de indisponibilidad del purgador se puede efectuar la descarga del líquido conectando al empalme de purga un tubo flexible “C” que posea una extremidad libre sumergida en un contenedor con líquido para frenos.
Desenrroscar un 1/4 de vuelta el empalme de purga y accionar la palanca de mando hasta que salga totalmente el líquido.

Llenado:

- Llenar el depósito con el aceite prescrito obtenido de una lata intacta;
- Accionar varias veces la palanca de mando para llenar la instalación y purgar el aire;
- Conectar al empalme de purga un purgador;
- Bombear con el purgador y aflojar el empalme de purga verificando siempre que el nivel no vaya por debajo del nivel mínimo;
- Repetir esta última operación hasta que, en el tubo transparente conectado al empalme de purga, no aparezcan más burbujas de aire;
- Bloquear el empalme al par prescrito en la tabla en el cap. 4 sección B.

En caso de indisponibilidad del purgador conectar al empalme de purga un tubito de plástico transparente como se ha descrito para la descarga de la instalación. Abrir la válvula de purga 1/4 de vuelta y accionar la palanca de mando hasta que empiece a salir el líquido de la válvula de purga.

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE



Spurgo fluido impianti frenanti

Impianto frenante anteriore

- Ruotare il manubrio sino a far assumere al serbatoio la posizione orrizzontale;
- Riempire, se necessario, il serbatoio;
- Rimuovere il coperchietto in gomma dal raccordo di spurgo “A” e innestare sul raccordo stesso una tubazione flessibile trasparente “B”;
- Immergere l’estremità libera della tubazione in un recipiente trasparente “C” contenente fluido dello stesso tipo;
- Allentare il raccordo di spurgo “A”;
- Tirare a fondo la leva di comando sul manubrio, quindi rilasciarla e attendere qualche secondo prima di effettuare la pompata successiva.
- Ripetere l’operazione fino a quando dal tubo nel recipiente trasparente si vedrà uscire solo fluido privo di bolle d’aria;
- Mantenere tirata a fondo la leva di comando e bloccare il raccordo di spurgo “A” alla coppia prescritta in tabella nel cap. 4 sez. B ;
- Rimontare su di esso il coperchietto in gomma.

Se lo spurgo è stato eseguito correttamente si dovrà avvertire, subito dopo la corsa iniziale della leva di comando, l’azione diretta e senza elasticità del fluido.
Qualora questo non si verifichi, ripetere le operazioni sopra descritte.

ATTENZIONE

Assicurarsi che durante l’operazione di spurgo, il fluido non scenda al di sotto del livello minimo.

Purge du fluide des circuits de freinage

Circuit de freinage avant

- Tourner le guidon jusqu'à ce que le réservoir se trouve dans la position horizontale ;
- Si nécessaire, remplir le réservoir ;
- Ôter la cache en caoutchouc du raccord de purge "A" et brancher sur celui-ci un tuyau flexible transparent "B" ;
- Plonger l'extrémité libre du tuyau dans un conteneur transparent "C" contenant du fluide du même type ;
- Desserrer le raccord de purge "A" ;
- Tirer à fond le levier de commande sur le guidon, puis le relâcher et attendre quelques secondes avant de procéder au pompage suivant.
- Répéter l'opération jusqu'à la sortie de fluide sans bulles d'air par le tuyau dans le conteneur transparent;
- Maintenir le levier de commande tiré à fond et serrer le raccord de purge "A" au couple prescrit dans le tableau du chap. 4 sect. B ;
- Remonter sur celui-ci le cache en caoutchouc.

Si la purge a été exécutée de manière correcte, après la course initiale du levier de commande, il sera possible de ressentir l'action directe du fluide, sans retour du levier.
Dans le cas contraire, répéter les opérations décrites ci-dessus.

ATTENTION

Pendant l'opération de purge, contrôler que le fluide ne baisse pas au-dessous du niveau minimum.

Purga del líquido en las instalaciones frenantes

Instalación frenante anterior

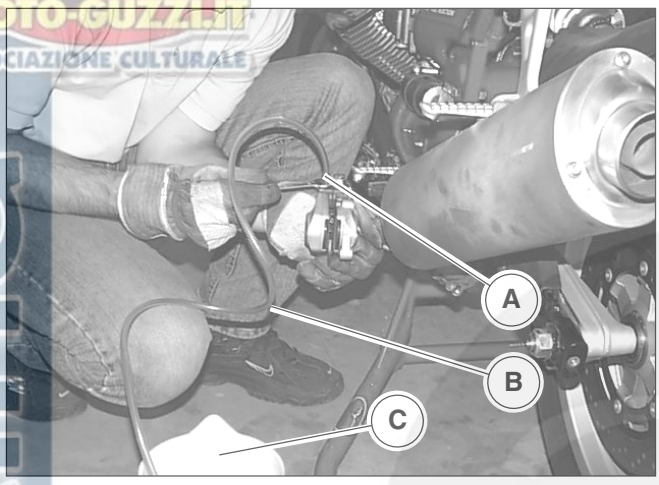
- Girar el manillar hasta que el depósito asuma la posición horizontal;
- Llenar, si es necesario, el depósito;
- retirar el tapón de goma del empalme de purga "A" e introducir un tubo flexible transparente "B";
- Sumergir la extremidad libre del tubo en un recipiente transparente "C" que contenga el mismo tipo de líquido;
- Aflojar el empalme de purga "A";
- Tirar a fondo la palanca de mando del manillar, después soltarla y esperar algún segundo antes de efectuar el bombeo sucesivo.
- Repetir la operación hasta que del tubo en el recipiente transparente no salga solo fluido sin burbujas de aire;
- Mantener tirada hasta el fondo la palanca de mando y bloquear el empalme de purga "A" al par prescrito en la tabla en el cap. 4 sección B ;
- Volver a montar en el mismo el tapón de goma.

Si la purga se ha realizado correctamente se deberá advertir, inmediatamente después de la carrera inicial de la palanca de mando la acción directa sin elasticidad del líquido.
En caso de que no se verifique, volver a repetir las operaciones señaladas anteriormente.

ATENCIÓN

Asegurarse de que durante la operación de purga, el líquido no vaya por debajo del nivel mínimo.

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE



IMPIANTO FRENANTE POSTERIORE

- Riempire, se necessario, il serbatoio;
- Rimuovere il coperchietto in gomma dal raccordo di spurgo “A” e innestare sul raccordo stesso una tubazione flessibile trasparente “B”;
- Immergere l’estremità libera della tubazione in un recipiente trasparente “C” contenente fluido dello stesso tipo;
- Allentare il raccordo di spurgo “A”;
- Premere a fondo il pedale di comando, quindi rilasciarlo e attendere qualche secondo prima di effettuare la pompata successiva;
- Ripetere l’operazione fino a quando dal tubo nel recipiente trasparente si vedrà uscire solo fluido privo di bolle d’aria;
- Mantenere premuto a fondo il pedale e bloccare il raccordo di spurgo “A” alla coppia prescritta in tabella nel cap. 4 sez. B;
- Rimontare sul raccordo di spurgo il coperchietto in gomma.

Se lo spurgo è stato eseguito correttamente si dovrà avvertire, subito dopo la corsa iniziale della leva di comando, l’azione diretta e senza elasticità del fluido.
Qualora questo non si verifichi, ripetere le operazioni sopra descritte.

ATTENZIONE

Assicurarsi che durante l’operazione di spurgo, il fluido non scenda al di sotto del livello minimo.

MOTO GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE
Manuali d'officina

Circuit de freinage arrière

- si nécessaire, remplir le réservoir;
- ôter la cache en caoutchouc du raccord de vidange “A” et brancher sur le raccord un tuyau flexible transparent “B”;
- plonger l’extrémité libre du tuyau dans un conteneur transparent “C” contenant du fluide du même type;
- desserrer le raccord de purge “A”;
- Appuyer à fond sur la pédale de commande puis relâcher et attendre quelques secondes avant de procéder au pompage suivant;
- Répéter l’opération jusqu’à la sortie de fluide sans bulles d’air par le tuyau dans le conteneur transparent;
- Maintenir la pédale appuyée à fond et serrer le raccord de purge “A” au couple prescrit dans le tableau du chap. 4 sect. B ;
- remonter le cache en caoutchouc sur le raccord de purge.

Si la purge a été exécutée de manière correcte, après la course initiale du levier de commande, il sera possible de ressentir l’action directe du fluide, sans retour du levier.
Dans le cas contraire, répéter les opérations décrites ci-dessus.

ATTENTION

Pendant l’opération de purge, contrôler que le fluide ne baisse pas au-dessous du niveau minimum.

Instalación frenante posterior

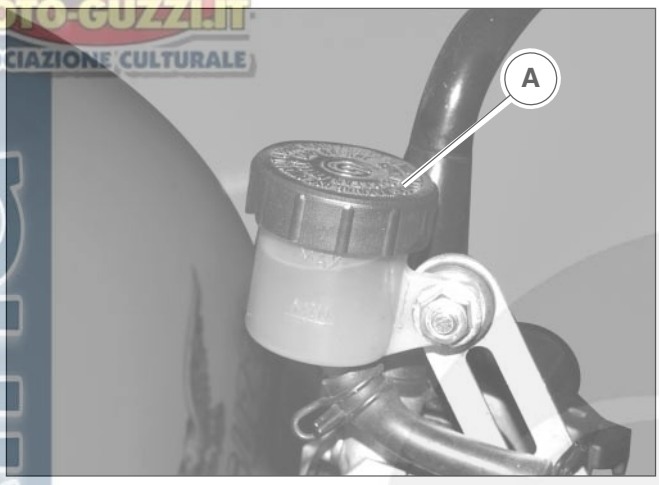
- Llenar, si es necesario, el depósito;
- Retirar la tapa de goma del empalme de purga “A” y introducir en el empalme un tubo flexible transparente “B”;
- Sumergir la extremidad libre del tubo en un recipiente transparente “C” que contenga fluido del mismo tipo;
- Aflojar el empalme de purga “A”;
- Pulsar a fondo el pedal de mando, después dejarlo y esperar algún segundo antes de efectuar el bombeo sucesivo;
- Repetir la operación hasta que del tubo en el recipiente transparente no salga solo fluido sin burbujas de aire;
- Mantener pulsado a fondo el pedal y bloquear el empalme de purga “A” al par prescrito en la tabla del cap. 4 sección B;
- Volver a montar en el empalme de purga el tapón de goma.

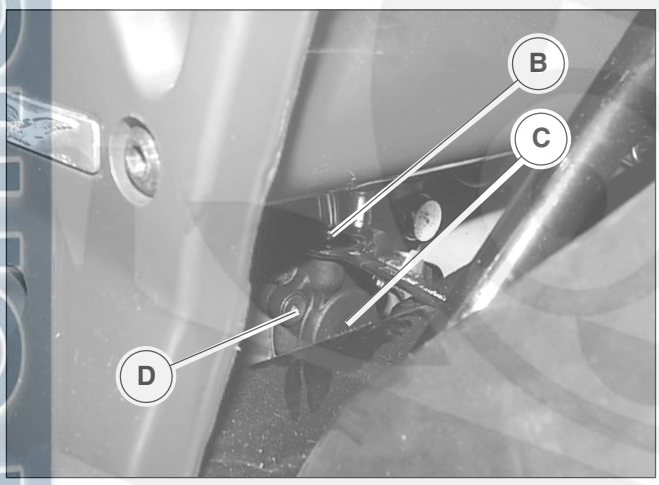
Si la purga se ha realizado correctamente se deberá advertir, inmediatamente después de la carrera inicial de la palanca de mando la acción directa sin elasticidad del líquido.
En caso de que no se verifique, volver a repetir las operaciones señaladas anteriormente.

ATENCIÓN

Asegurarse de que durante la operación de purga, el líquido no vaya por debajo del nivel mínimo.

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE





Sostituzione liquido impianto frizione

Scarico:

- Togliere il coperchio con membrana dal serbatoio "A";
- Collegare al raccordo di spurgo "B" del gruppo di rinvio uno spurgatore per freni, comunemente reperibile in commercio;
- Allentare il raccordo di spurgo e pompare con lo spurgatore fino a quando non esce più fluido dall'impianto;

In caso di indisponibilità dello spurgatore, collegare al raccordo di spurgo "B" un tubicino in plastica trasparente e immergerne l'estremità in un contenitore appoggiato sul pavimento e contenente liquido freni usurato; eseguire lo spurgo seguendo le operazioni sotto riportate:

- Svitare di 1/4 di giro il raccordo di spurgo;
- Azionare la leva comando frizione fino alla totale fuoriuscita del liquido.
  Per vuotare completamente il circuito è consigliabile rimuovere il cappellotto di rinvio "C"svitando le tre viti "D" di fissaggio;
- Spingere sul pistoncino interno per far fuoriuscire tutto il liquido contenuto nel cappellotto.
- Procedere al rimontaggio del cappellotto serrando le viti di fissaggio alla coppia prescritta in tabella sez. B cap. 4.

Riempimento:

- Riempire il serbatoio con olio prescritto prelevato da un contenitore intatto;
- Azionare diverse volte la leva frizione per riempire l'impianto e spurgare l'aria;
- Collegare al raccordo di spurgo uno spurgatore;
- Pompare con lo spurgatore e allentare il raccordo di spurgo verificando sempre che il livello non scenda al di sotto del livello minimo;
- Ripetere quest'ultima fase fino a quando nel tubo trasparente collegato al raccordo di spurgo non appaiano più bolle d'aria;
- Bloccare il raccordo di spurgo alla coppia prescritta in tabella nel cap. 4 sez. B.

In caso di indisponibilità dello spurgatore, collegare al raccordo di spurgo un tubo in plastica trasparente come descritto per lo scarico dell'impianto.
Aprire la valvola di spurgo di 1/4 di giro e azionare la leva della frizione fino a quando inizierà ad uscire il fluido dalla valvola di spurgo.

IMPORTANTE

Mantenere sempre a livello l'olio dell'impianto durante tutte le operazioni e lasciare l'estremità del tubo trasparente sempre immersa nel liquido scaricato.

MOTO GUZZI IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

Remplacement du liquide d'embrayage

Vidange:

- Déposer le couvercle à membrane du réservoir "A" ;
- Brancher sur le raccord de vidange "B" du groupe de renvoi un vidangeur pour freins du type dans le commerce ;
- Desserrer le raccord de vidange et pomper jusqu'à la sortie de tout le fluide du circuit.

faute d'un vidangeur, brancher sur le raccord de vidange "B" un tuyau en plastique transparente et plonger l'extrémité de celui-ci dans un conteneur déposé sur le sol et contenant du liquide de freins usé ; vidanger en exécutant les opérations décrites ci-après :

- Desserrer de 1/4 de tour le raccord de vidange;
- Actionner le levier d'embrayage jusqu'à la sortie de tout le liquide.
  Pour vider complètement le circuit, il est conseillé d'ôter la calotte de renvoi "C" en desserrant les trois vis "D" de fixation ;
- Pousser le piston interne pour faire sortir tout le liquide contenu dans la calotte.
- Procéder au remontage de la calotte en serrant les vis de fixation au couple prescrit dans le tableau de la sect. B chap. 4.

Remplissage:

- Remplir le réservoir avec l'huile prescrite prélevée d'un conteneur entier ;
- Actionner plusieurs fois le levier d'embrayage pour remplir le circuit et purger l'air ;
- Brancher un purgeur sur le raccord de purge ;
- À l'aide du vidangeur pomper et desserrer le raccord de vidange en contrôlant toujours que le niveau ne baisse pas au-dessous du niveau minimum ;
- Répéter cette dernière opération jusqu'à ce que dans le tuyau transparent branché sur le raccord de purge il n'y ait que du fluide sans bulles d'air ;
- Serrer le raccord de purge au couple prescrit dans le tableau du chap. 4 sect. B.

Faute d'un purgeur, brancher sur le raccord de purge un tuyau en plastique transparent comme décrit pour la vidange du circuit.
Desserrer la vanne de purge de 1/4 de tour et actionner le levier d'embrayage jusqu'à la sortie du fluide par la vanne de purge.

IMPORTANT

Maintenir le niveau de l'huile du circuit de freinage toujous constant pendant toutes les opérations et laisser l'extrémité du tuyau transparent toujours plongée dans le liquide vidangé.

Sustitución del líquido de la instalación del embrague

Descarga:

- Retirar la tapa con menbrana del depósito "A";
- Conectar al empalme de purga "B" del grupo de transmisión un purgador para frenos, de los que se pueden encontar en comercio;
- Aflojar el empalme de purga y bombear con el purgador hasta que no salga más líquido de la instalación;

En caso de indisponibilidad del purgador, conectar al raco de purga "B" un tubito de plástico transparente y sumergir la extremidad en un contenedor apoyado al suelo que contenga líquido para frenos gastado; realizar la purga siguiendo las operaciones señaladas a continuación:

- Desenrroscar 1/4 de vuelta el empalme de purga;
- Accionar la palanca de mando del embrague hasta que salga totalmente el líquido.
  Para vaciar completamente el circuito se aconseja retirar el tapón de transmisión "C" desatornillando los tres tornillos "D" de fijación;
- Empujar el pistoncito interno para hacer que salga todo el líquido contenido en el tapón.
- Proceder al montaje del tapón apretando los tornillos de fijación al par prescrito en la tabla de la sección B cap. 4.

Llenado:

- Llenar el depósito con el aceite prescrito tomado de una lata intacta;
- Accionar varias veces la palanca del embrague para llenar la instalación y purgar el aire;
- Conectar al empalme de purga un purgador;
- Bombear con el purgador y aflojar el empalme de purga verificando siempre que el nivel no vaya por debajo del nivel mínimo;
- Repetir esta última fase hasta que en el tubo transparente conectado al empalme de purga no aparezcan más burbujas de aire;
- Bloquear el empalme de purga al par prescito en la tabla en el cap. 4 sección.B.

En caso de indisponibilidad del purgador, conectar al empalme de purga un tubo de plástico transparente como el descrito para la descarga de la instalación.
Abrir la válvula de purga 1/4 de vuelta y accionar la palanca del embrague hasta que empiece a salir líquido de la válvula de purga.

IMPORTANTE

Mantener siempre a nivel el aceite de la instalación durante todas las operaciones y dejar la extremidad del tubo transparente siempre sumergida en el líquido descargado.

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

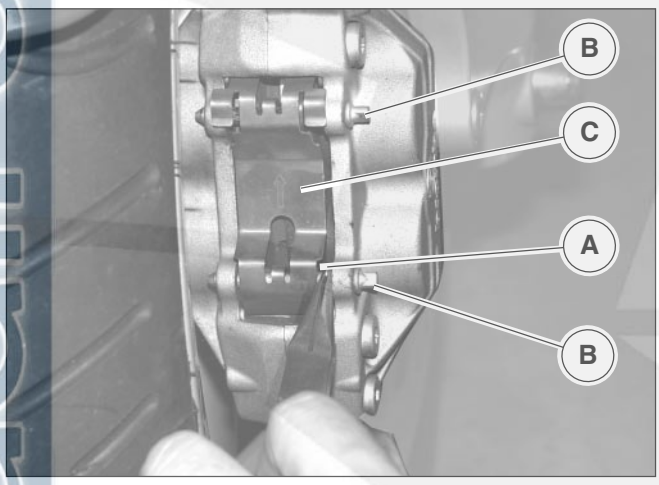
Controllo/sostituzione pastiglie freni

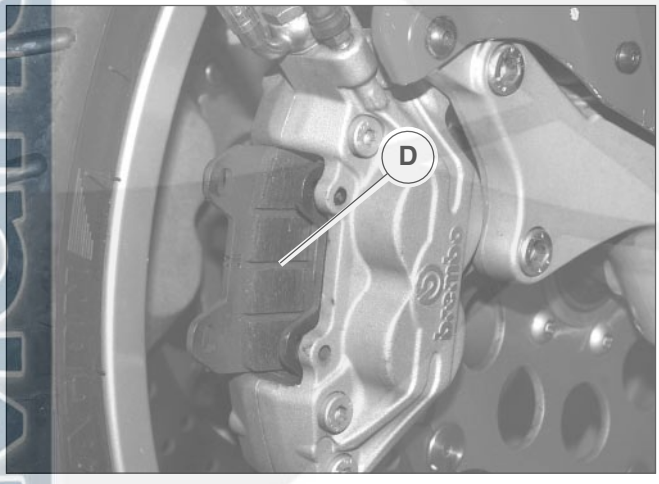
Ogni 3000 Km controllare lo spessore delle pastiglie freni:
• Spessore minimo del materiale d'attrito 1,5 mm.
Se lo spessore minimo del materiale d'attrito é inferiore al suddetto valore, é necessario cambiare le pastiglie.
Dopo la sostituzione non occorre eseguire lo spurgo degli impianti frenanti, ma è sufficiente azionare le leve di comando ripetutamente fino a riportare i pistoncini delle pinze nella posizione normale.
In occasione della sostituzione delle pastiglie, verificare le condizioni delle tubazioni flessibili; se danneggiate devono essere immediatamente sostituite.

N.B.

In caso di sostituzione delle pastiglie é opportuno, per i primi 100 Km, agire sui freni con moderazione, al fine di permettere un corretto assestamento delle stesse.

La moto è equipaggiata con pinze che permettono la sostituzione delle pastiglie senza essere rimosse dai rispettivi supporti.





Pinza freno anteriore

Smontaggio:

- Rimuovere le 2 coppiglie elastiche "A";
- Sfilare i 2 perni "B";
- Rimuovere la protezione esterna "C";
- Rimuovere le 2 pastiglie "D", se le pastiglie risultassero usurate oltre il limite prestabilito occorrerà sostituirle con pastiglie nuove;

Rimontaggio:

- Inserire le 2 pastiglie nella pinza;
- Posizionare la protezione esterna nella sua posizione;
- Inserire i perni nelle apposite sedi su pinze, pastiglie e protezione esterna;
- Inserire le coppiglie elastiche nei perni.

MOTO GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE
Manuali d'officina

Contrôle/remplacement des plaquettes de frein

Tous les 3 000 km, vérifier l'épaisseur des plaquettes de freins.

- Epaisseur minimum du matériau de friction 1,5 mm.

Si l'épaisseur minimum du matériau de friction est inférieure à ladite valeur, il faut remplacer les plaquettes.
Après le remplacement il ne faut pas purger les circuits de freinage, mais il suffit d'actionner plusieurs fois les leviers de commande jusqu'à ce que les pistons des étriers reviennent à leur position normale.
A l'occasion du remplacement des plaquettes, vérifier l'état des tuyaux flexibles ; s'ils sont endommagés, ils doivent être promptement remplacés.

N.B.

En cas de remplacement des plaquettes, il convient, pour les 100 premiers km, d'appuyer doucement sur les freins pour permettre le correct rodage des plaquettes.

La moto est dotée d'étriers qui permettent de remplacer les plaquettes sans qu'il soit nécessaire de les démonter des leurs supports.

Control/sustitución de las pastillas de freno

Cada 3000 Km controlar el espesor de las pastillas de freno;

- Espesor mínimo del material de rozamiento 1,5 mm.

Si el espesor mínimo del material de rozamiento es inferior a dicho valor, es necesario cambiar las pastillas.
Después de la sustitución no es necesario realizar la purga de las instalaciones frenantes, sino que es suficiente accionar las palancas de mando repetidas veces hasta llevar los pistoncitos de las pinzas a la posición normal.
Con ocasión de la sustitución de las pastillas, verificar las condiciones de los conductos flexibles; Si están dañados deben ser sustituidos inmediatamente.

NOTA

En caso de sustitución de las pastillas es oportuno, durante los primeros 100 Km, frenar con moderación, para permitir un correcto asentamiento de los mismos.

La moto está equipada con pinzas que permiten la sustitución de las pastillas sin ser retiradas de los respectivos soportes.

Etrier de frein avant

Démontage :

- Déposer les 2 goupilles élastiques "A" ;
- Extraire les 2 axes "B" ;
- Déposer la protection externe "C" ;
- Déposer les 2 plaquettes "D" (si l'usure des plaquettes dépasse les valeurs prescrites, il faut remplacer les plaquettes par des pièces neuves) ;

Remontage:

- Sertir les 2 plaquettes dans l'étrier ;
- Remettre en place la protection externe ;
- Sertir les axes dans les logements correspondants sur les étriers, les plaquettes et la protection externe;
- Sertir les goupilles élastiques dans les axes.

Pinza freno anterior

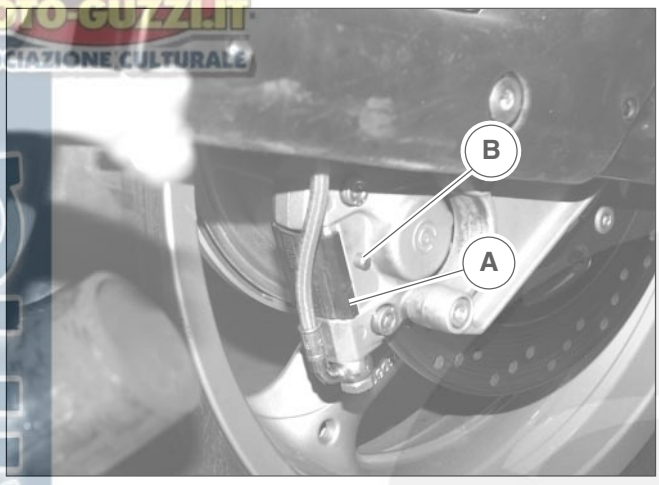
Desmontaje:

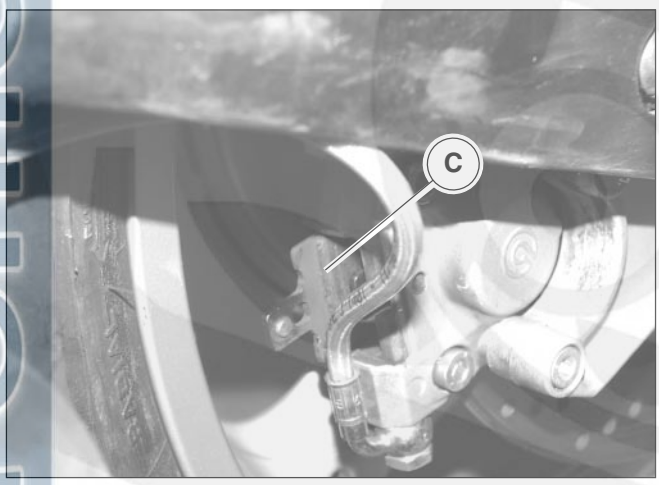
- Retirar los dos pasadores elásticos "A";
- Sacar los dos pernos "B";
- Retirar la protección externa "C";
- Retirar las 2 pastillas "D", si las pastillas resultasen desgastadas más allá del límite preestablecido será necesario sustituirlas con pastillas nuevas;

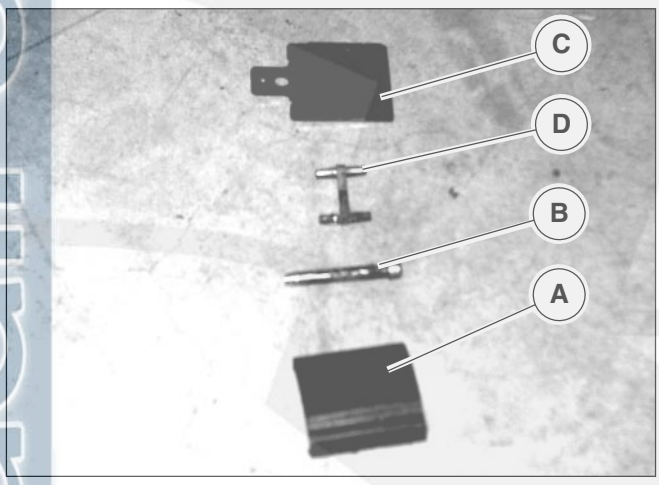
Montaje:

- Introducir las dos pastillas en la pinza;
- Colocar la protección externa en su posición;
- Introducir los pernos en las sedes especiales en las pinzas, pastillas y protecciones externas;
- Introducir las clavijas elásticas en los pernos.

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE







PINZA FRENO POSTERIORE

Smontaggio:

- Rimuovere la protezione esterna “A” con l’utilizzo di un cacciavite;
- Con l’utilizzo di un puntale e di un martello, assestare dei piccoli colpi al perno “B”dalla parte conica per farlo fuoriuscire dalla sua sede e liberare così le pastiglie “C”;
- Rimuovere la molla “D” e le 2 pastiglie “C”, se le pastiglie risultassero usurate oltre il limite prestabilito occorrerà sostituirle con pastiglie nuove.

Rimontaggio:

- Inserire le 2 pastiglie nella pinza;
- Posizionare la molla;
- Inserire il perno nella pinza in modo che la molla rimanga incastrata fra perno e pinze;
- Reinserire la protezione esterna sulla pinza.

MOTO GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

Manuali d'officina

Etrier de frein arrière

Démontage:

- Déposer la protection externe “A” à l’aide d’un tournevis ;
- A l’aide d’une pointe et d’un marteau, battre, par de petis coups, contre l’axe “B”du côté conique pour faire sortir celui-ci de son logement et libérer ainsi les plaquettes “C” ;
- Ôter le ressort “D” et les 2 plaquettes “C”. Si les plaquettes sont très usées, il faudra les remplacer par des plaquettes neuves.

Remontage:

- Insérer les 2 plaquettes dans l’étrier;
- Disposer le ressort ;
- Sertir l’axe dans l’étrier de manière que le ressort reste encastré entre l’axe et les étriers ;
- Remettre en place la protection externe sur l’étrier.

Pinza freno posterior

Desmontaje:

- Retirar la protección externa “A” con el uso de un destornillador;
- Con el uso de una varilla impulsora y de un martillo, dar unos pequeños golpes al perno “B” por la parte cónica para hacer que salga de su sede y liberar de este modo las pastillas “C”;
- Retirar el muelle “D” y las 2 pastillas “C”, si las pastillas resultasen desgastadas más allá del límite preestablecido será necesario sustituirlas con pastillas nuevas.

Montaje:

- Introducir las dos pastillas en la pinza;
- Colocar el muelle;
- Introducir el perno en la pinza de manera que el muelle quede encastrado entre el perno y las pinzas;
- Volver a introducir la protección externa en la pinza.

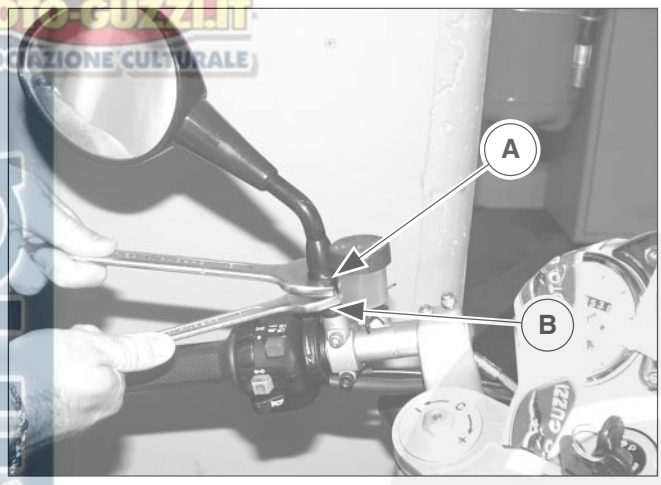
MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

VESTIZIONE

HABILLAGE

ACABADO

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE



1 SPECCHIETTI

Smontaggio:

- Svitare il dado superiore “A”, solidale allo specchietto, tenendo fermo quello inferiore “B” utilizzando due chiavi come in figura;
- Rimuovere lo specchietto svitandolo.

Rimontaggio:

- Avvitare lo specchietto nell’apposito foro;
- Serrare il dado con l’utilizzo di 2 chiavi come per lo smontaggio.

MOTO-GUZZI
ASSOCIAZIONE CULTURALE

Manuali d'officina

1 RETROVISEURS

Démontage:

- A l'aide de deux clés, desserrer, comme illustré dans la figure, l'écrou supérieur "A", solidaire du rétroviseur, en maintenant solidement l'écrou inférieur "B" ;
- Déposer le rétroviseur en le desserrant ;

Remontage:

- Visser le rétroviseur dans le trou prévu à cet effet ;
- Serrer l'écrou à l'aide des 2 clés utilisées pour le démontage.

1 ESPEJOS

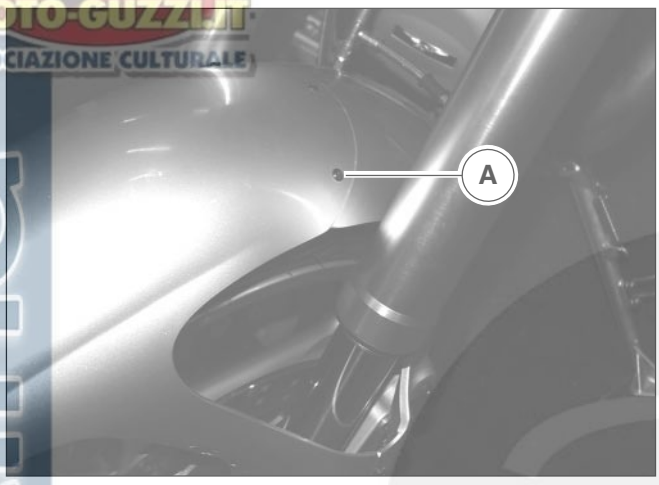
Desmontaje:

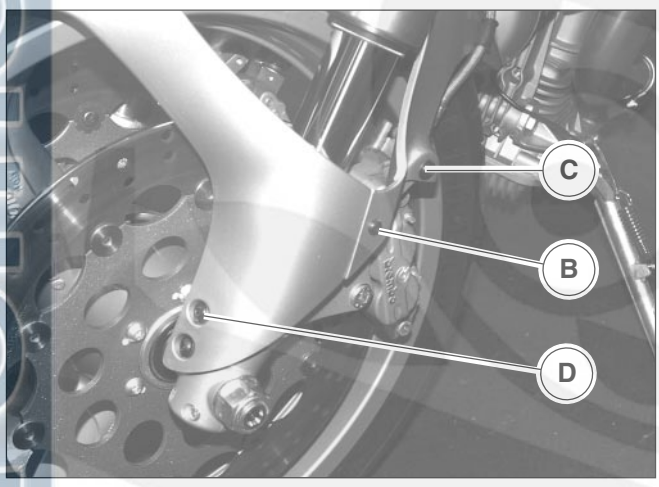
- Desatornillar la tuerca superior "A", integrada al espejo, teniendo sujeta la inferior "B" utilizando dos llaves como en la figura;
- Retirar el espejo desatornillándolo.

Montaje:

- Volver a atornillar el espejo en el agujero especial;
- Apretar la tuerca con el uso de 2 llaves como para el desmontaje.

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE





2 PARAFANGO ANTERIORE E POSTERIORE

PARAFANGO ANTERIORE

Il parafango anteriore é composto da due elementi.
La parte posteriore del parafango è fissata alla parte anteriore mediante viti.

Rimozione parte posteriore parafango:

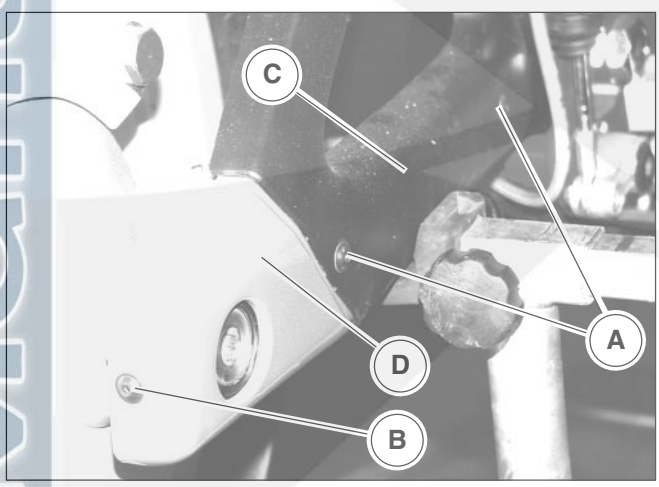
- Svitare le 3 viti superiori “A” con l’utilizzo di una chiave a brugola;
- Svitare le 2 viti laterali “B”;
- Svitare le due viti laterali “C” di fissaggio ai supporti pinze;
- Rimuovere la parte posteriore parafango.

Rimozione parte anteriore parafango:

- Svitare le 4 viti “D”, due per lato, che fissano il parafango agli steli della forcella;
- Rimuovere la parte anteriore del parafango.

Rimontaggio:

Eseguire il rimontaggio del parafango anteriore seguendo le istruzioni descritte sopra, ma in ordine inverso.



PARAFANGO POSTERIORE

Rimozione:
- Svitare le 4 viti laterali “A” e le due viti posteriori “B”;
- Rimuovere il parafango posteriore “C” e i due coperchietti posteriori “D”

Rimontaggio:

Eseguire le operazioni di smontaggio in ordine inverso.

2 GARDE-BOUE AVANT ET ARRIERE

GARDE-BOUE AVANT

Le garde-boue avant est constitué de deux éléments.
La partie arrière du garde-boue est fixée à la partie avant par des vis.

Dépose de la partie arrière du garde-boue:

- Desserrer les 3 vis supérieures “A” à l’aide d’une clé pour vis à six pans creux ;
- Desserrer les 2 vis latérales “B” ;
- Desserrer les deux vis latérales “C” de fixation aux supports des étriers ;
- Déposer la partie arrière du garde-boue.

Dépose de la partie avant du garde-boue:

- Devisser les 4 vis “D”, deux par côté, qui fixent le garde-boue aux tiges de la fourche ;
- Déposer la partie avant du garde-boue.

Remontage:

Procéder au remontage du garde-boue avant en suivant les instructions ci-dessus, mais dans l’ordre inverse.

GARDE-BOUE ARRIÈRE

Dépose:
- Desserrer les 4 vis latèrales “A” et les deux vis arrière “B” ;
- Déposer le garde-boue arrière “C” et les deux caches arrière “D”.

Remontage:

Pour le montage, exécuter les opérations de démontage dans l’ordre inverse.

2 GUARDABARROS ANTERIOR Y POSTERIOR

GUARDABARROS ANTERIOR

El guardabarros anterior está compuesto de dos elementos.
La parte posterior del guardabarros está fijada a la parte anterior mediante tornillos.

Retirada de la parte posterior del guardabarros:

- Desatornillar los 3 tornillos superiores “A” con el uso de una llave allen;
- Desatornillar los 2 tornillos laterales “B”;
- Desatornillar los 4 tornillos laterales “C” de fijación a los soportes de las pinzas;
- Retirar la parte posterior del guardabarros.

Retirada de la parte anterior del guardabarros:

- Desatornillar los 4 tornillos “D”, dos por cada lado, que fijan el guardabarros a los vástagos de la horquilla;
- Retirar la parte anterior del guardabarros.

Montaje:

Realizar el montaje del guardabarros anterior siguiendo las instrucciones descritas anteriormente, pero en orden invertido.

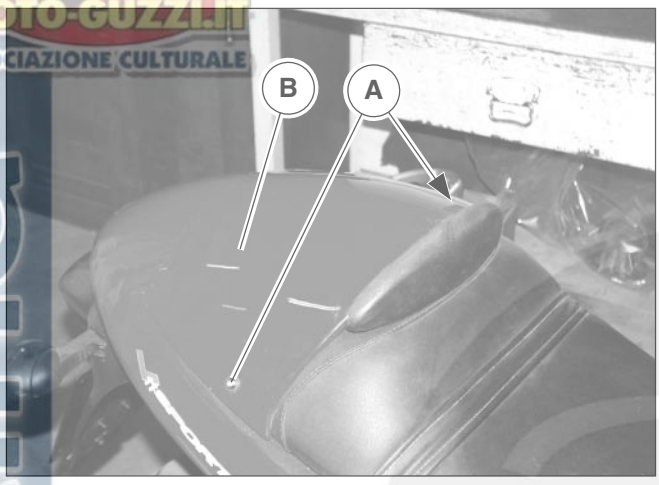
GUARDABARROS POSTERIOR

Retirada:
- Desatornillar los 4 tornillos laterales “A” y los dos tornillos posteriores “B”;
- Retirar el guardabarros posterior “C” y las dos cubiertas posteriores “D”.

Montaje:

Realizar las operaciones de desmontaje en orden invertido.

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE



3 COPRISELLA / FIANCHETTI LATERALI / CODONE POSTERIORE

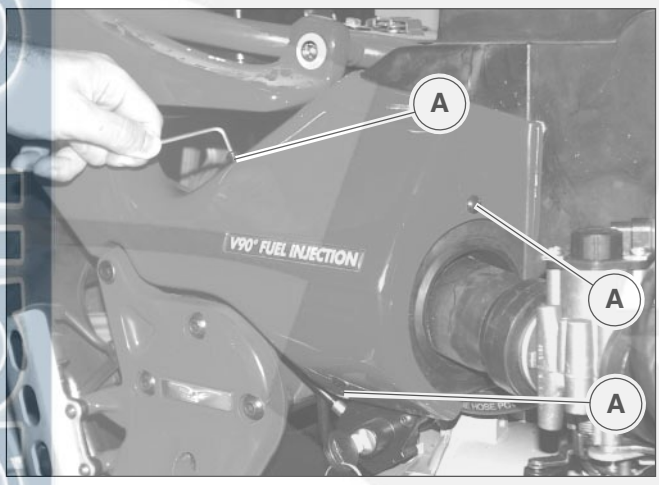
COPRISELLA

Smontaggio:

- Svitare con l'utilizzo di una chiave a brugola le due viti "A";
- Rimuovere il coprisella "B".

Rimontaggio:

Eseguire le operazioni di smontaggio in ordine inverso.



FIANCHETTI LATERALI

Smontaggio:

- Rimuovere la sella come descritto nel cap. 4 sez. E;
- Rimuovere il serbatoio come descritto al cap.3 sez.I;
- Svitare le 3 viti "A" di fissaggio alla scatola filtro;
- Rimuovere il fianchetto dalla moto.

Rimontaggio:

Eseguire le operazioni di smontaggio in ordine inverso.

3 COUVRE-SELLE / CACHES LATERAUX / QUEUE ARRIERE

Couvre-selle

Démontage:

- A l'aide d'une clé pour vis à six pans creux, dévisser les deux vis "A" ;
- Déposer le couvre-selle "B".

Remontage:

Pour le montage, exécuter les opérations de démontage dans l'ordre inverse.

Caches latéraux

Démontage:

- Déposer la selle comme décrit dans le chap. 4 sect. E ;
- Déposer le réservoir comme décrit dans le chap. 3 sect. I;
- Desserrer les 3 vis "A" de fixation au boîtier du filtre;
- Déposer le cache de la moto.

Remontage:

Pour le montage, exécuter les opérations de démontage dans l'ordre inverse.

3 CUBRESILLÍN/CUBIERTAS LATERALES/COLA POSTERIOR

Cubierta sillín

Desmontaje:

- Desatornillar con el uso de una llave allen los dos tornillos "A";
- Retirar la cubieta sillín "B".

Remontaje:

Realizar las operaciones de desmontaje en orden inverso.

Cubiertas laterales

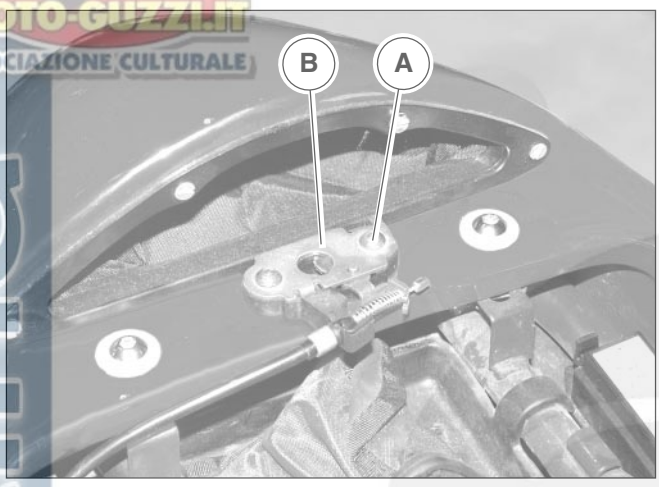
Desmontaje:

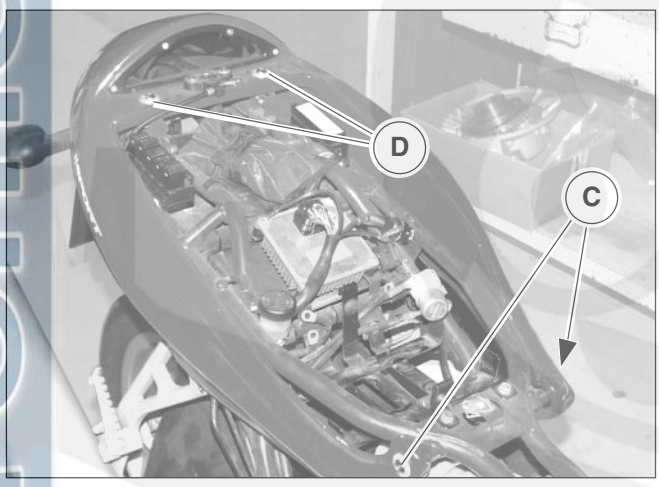
- Retirar el sillín como se describe en el cap. 4 secciónE;
- Retirar el depósito como se describe en el cap. 3 sección I;
- Desatornillar los 3 tornillos "A" de fijación a la caja del filtro;
- Retirar la cubierta de la moto.

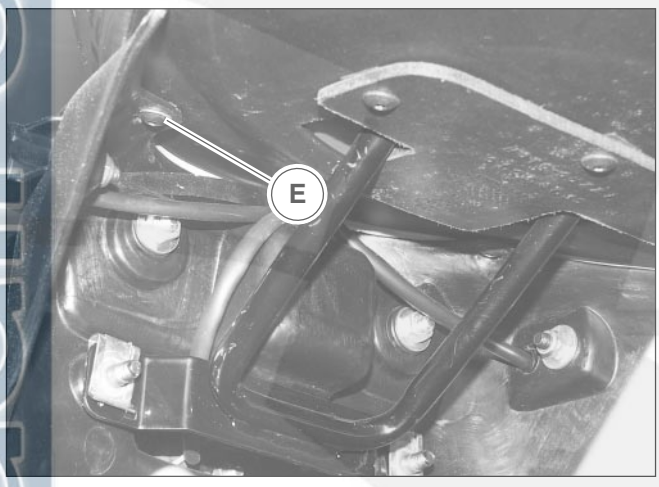
Remontaje:

Realizar las operaciones de desmontaje en orden invertido.

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE







CODONE POSTERIORE

Smontaggio :

- Rimuovere la sella come descritto nel cap. 4 sez. E;
- Svitare le 2 viti “A” di fissaggio della serratura sella “B” al telaio e rimuoverla;
- Svitare le 2 viti anteriori “C” e le 2 posteriori “D” di fissaggio al telaio;
- Rimuovere i 2 dadi “E” di fissaggio;
- Rimuovere dalla moto il codone posteriore.

Rimontaggio:

Eseguire le operazioni di smontaggio in ordine inverso facendo attenzione alla lunghezza delle viti; le 2 viti posteriori sono più lunghe.

MOTO GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

QUEUE ARRIÈRE

Démontage:

- Déposer la selle comme décrit dans le chap. 4 sect. E;
- Desserrer les 2 vis “A” de fixation du verrou de la selle “B” au cadre et déposer celui-ci ;
- Desserrer les 2 vis avant “C” et les 2 vis arrière “D” de fixation au cadre ;
- Déposer les 2 écrous “E” de fixation ;
- Déposer la queue arrière de la moto.

Remontage:

Exécuter les opérations de démontage dans l’ordre inverse, en faisant attention à la longueur des vis :
les 2 vis arrière sont plus longues.

COLA POSTERIOR

Desmontaje :

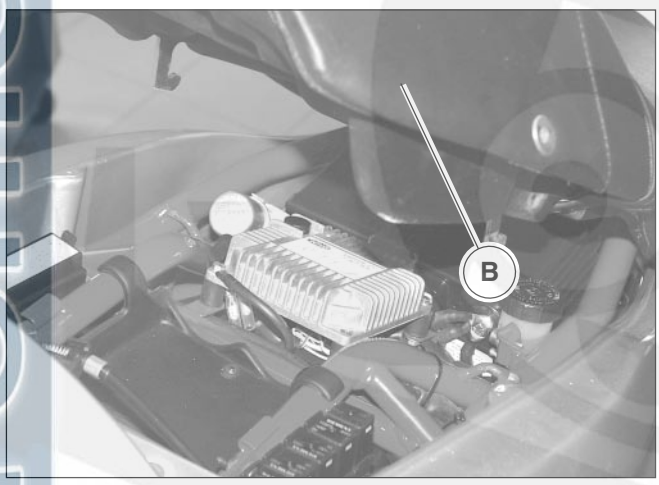
- Retirar el sillín como se describe en el cap. 4 sección E;
- Destornillar los 2 tornillos “A” de fijación del cierre del sillín “B” al chasis y retirarlo;
- Desatornillar los 2 tornillos anteriores “C” y los 2 posteriores “D” de fijación al chasis;
- Retirar las 2 tuercas “E” de fijación:
- Retirar de la moto la cola posterior.

Remontaje:

Realizar las operaciones de desmontaje en orden invertido prestando atención a la largura de los tornillos; los 2 tornillos posteriores son más largos.

Manuali d'officina

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE



4 SELLA

Rimozione

- Sbloccare la sella tramite la chiave “A”;
- Sollevare leggermente la parte posteriore della sella;
- Sfilare la sella “B” spostandola all’indietro.

Rimontaggio

Incastrarla nella parte anteriore e abbassarla fino a farla fissare nell’apposita sede.

MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

4 SELLE

Dépose:

- Débloquer la selle à l'aide de la clé "A" ;
- Soulever légèrement la partie arrière de la selle ;
- Extraire la selle "B" en la faisant reculer.

Remontage:

Encastrer celle-ci dans la partie avant et l'abaisser jusqu'à ce qu'elle entre dans son logement.

4 SILLÍN

Retirada:

- Desbloquear el sillín trámite la llave "A";
- Elevar ligeramente la parte posterior del sillín;
- Retirar el sillín "B" retirándolo hacia atrás.

Remontaje:

Encastrarlo en la parte anterior y bajarlo hasta fijarlo en su sede.

Manuali d'officina

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

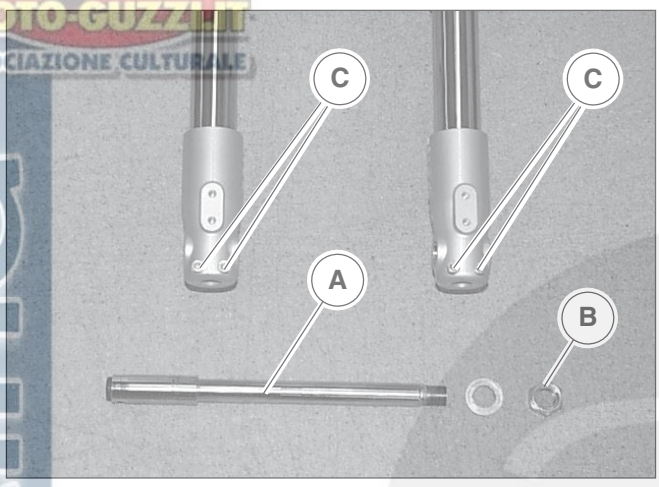
CICLISTICA

ROUES

RUEDAS

Manuali d'officina

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE



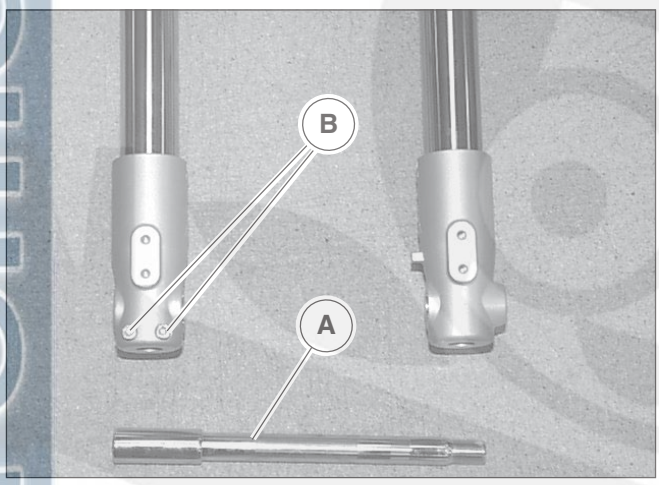
1 RUOTA ANTERIORE

La moto può essere equipaggiata con due tipi differenti di fissaggio del perno ruota:

1) La parte filettata del perno “A” esce dal gambale di sinistra e viene fissato con un dado “B”, le viti “C” garantiscono la tenuta.

N.B.

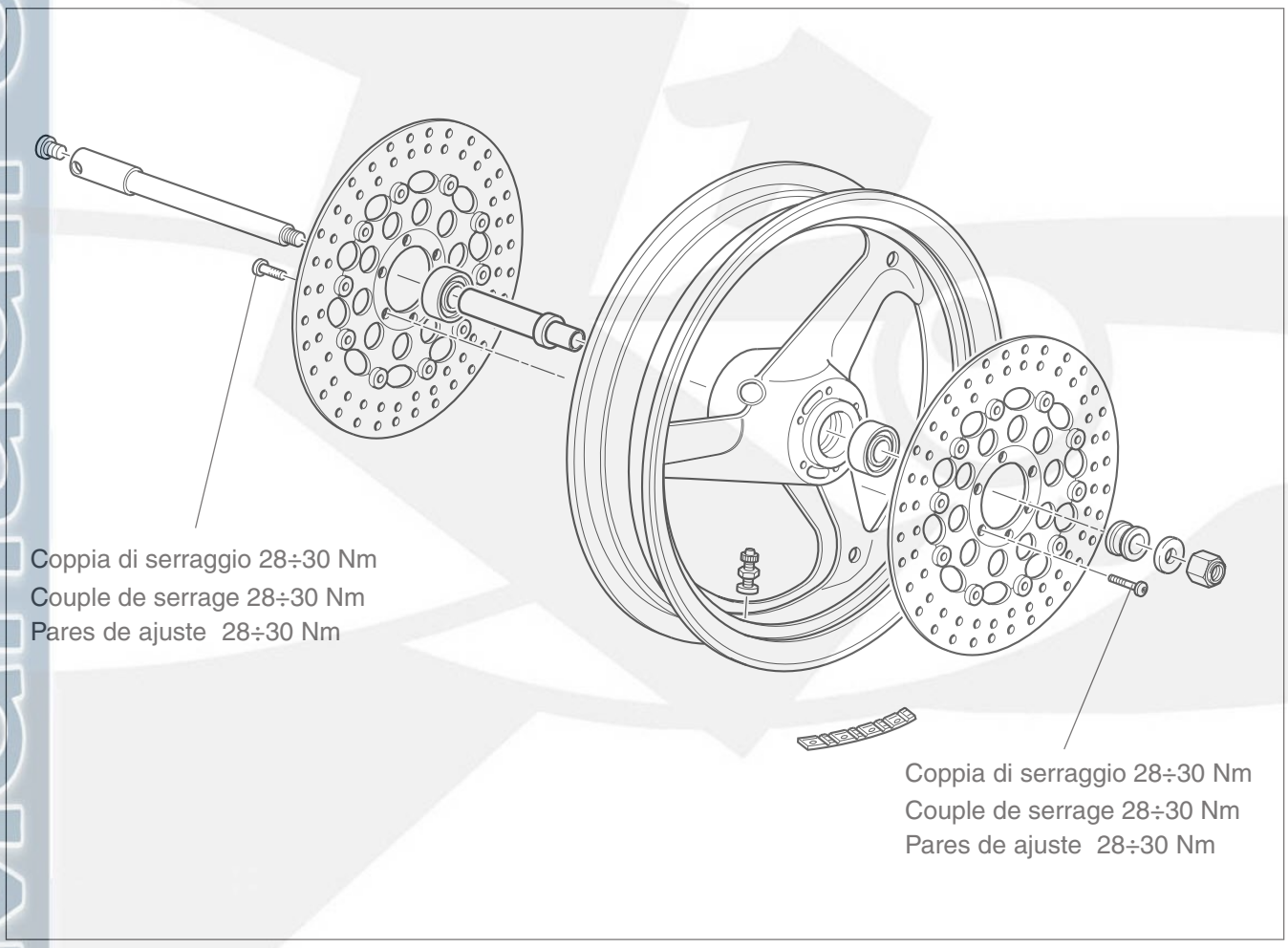
Questo tipo di montaggio è stato adottato fino al telaio n° KR 113 165.



2) Il perno “A” si avvita nel gambale di sinistra che è filettato, le viti ”B” garantiscono la tenuta.

N.B.

Questo tipo di montaggio è stato adottato dal telaio n° KR 113 166.



Coppia di serraggio 28÷30 Nm
Couple de serrage 28÷30 Nm
Pares de ajuste 28÷30 Nm

Coppia di serraggio 28÷30 Nm
Couple de serrage 28÷30 Nm
Pares de ajuste 28÷30 Nm

MOTO GUZZI
ASSOCIAZIONE CULTURALE

1 ROUE AVANT

La moto peut être dotée de deux différents types de fixations axe de roue :

1) La partie filetée de l'axe "A" sort du tube gauche et se fixe par un écrou "B" ; les vis "C" en assurent le maintien.

N.B.

Ce type de montage a été adopté jusqu'au cadre N. KR 113 165

2) L'axe "A" se visse au tube gauche qui est fileté ; les vis "B" en assurent le maintien.

N.B. ce type de montage a été adopté à partir du cadre n° KR 113 166

1 RUEDA ANTERIOR

La moto puede estar equipada con dos tipos diferentes de fijación del perno a la rueda:

1) La parte fileteada del perno "A" sale del brazo de la izquierda y se fija con una tuerca "B", los tornillos "C" garantizan la sujeción.

NOTA

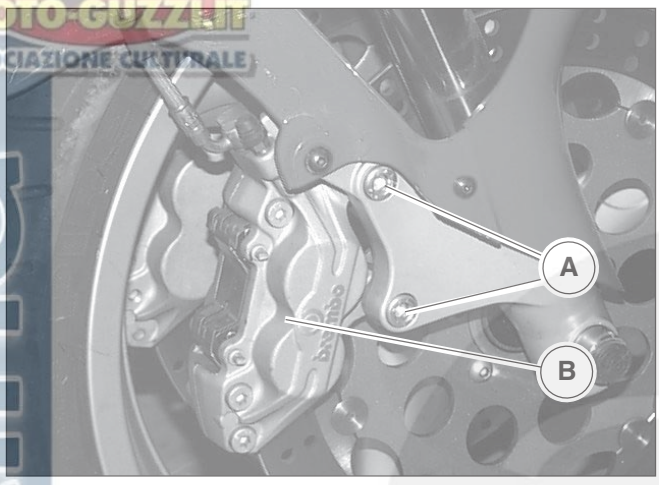
Este tipo de montaje se ha adoptado hasta al chasis N. KR 113 165

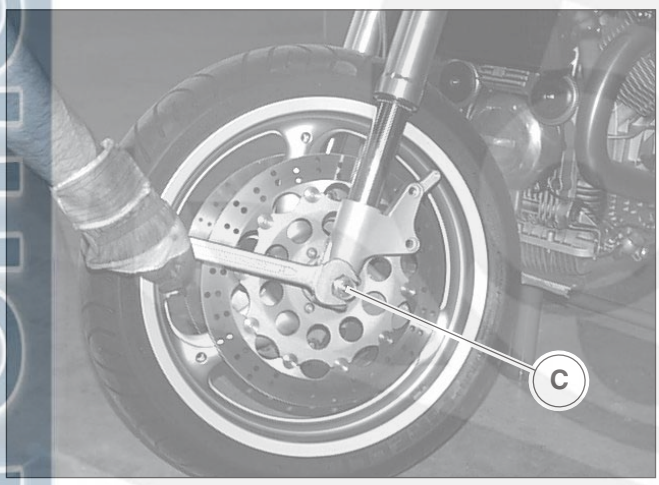
2) El perno "A" se atornilla al brazo de la izquierda que está fileteado, los tornillos "B" garantizan la sujeción.

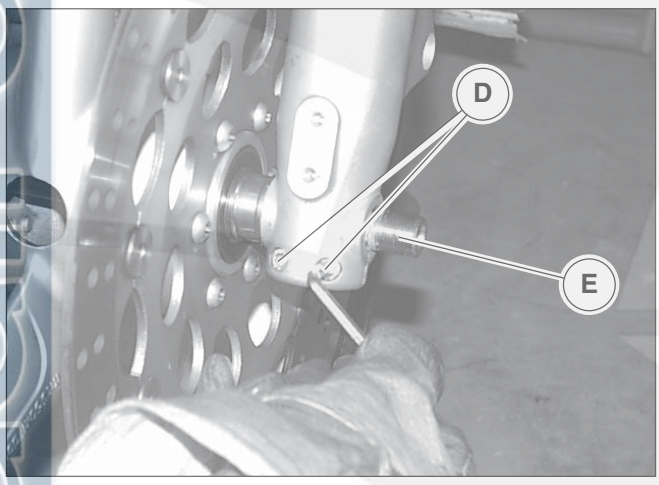
NOTA

Este tipo de montaje se ha adoptado desde el chasis n° KR 113 166

Manuali d'officina







Rimozione 1:

- Posizionare sotto alla moto un supporto che permetta di sollevare la ruota anteriore da terra;
- Svitare le viti "A" che fissano le pinze "B" ai gambali della forcella e sfilare le pinze dai dischi freno;
- Con apposita chiave svitare il dado "C" di tenuta del perno ruota;
- Allentare le 4 viti "D" di fissaggio del perno ai gambali della forcella;
- Sfilare il perno "E" e rimuovere la ruota.

Per la revisione consultare il cap.3 di questa sezione.

Rimontaggio 1:

Dopo aver eseguito tutte le verifiche necessarie sulla ruota procedere al rimontaggio nel modo seguente:

- Inserire la ruota completa tra i gambali della forcella;
- Lubrificare fusto e filetto del perno ruota con grasso consigliato;
- Portare in battuta il perno sul mozzo ruota ;
- Ingrassare filetto e sottotesta del dado di bloccaggio "C", quindi avvitarlo sull'estremità del perno ruota;
- Serrare le 4 viti "D" alla coppia prescritta;
- Bloccare il dado "C" alla coppia di serraggio prescritta;
- Controllare che i dischi scorrano liberamente all'interno delle pinze quindi azionare ripetutamente la leva del freno per riportare i pistoncini delle pinze nella posizione normale.

MOTOGUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

Dépose 1:

- Placer au-dessous de la motocyclette un support qui permet de soulever la roue avant du sol ;
- Desserrer les vis "A" qui fixent les étriers "B" aux tubes de la fourche et extraire les étriers des disques de frein ;
- A l'aide de la clé spéciale, dévisser l'écrou "C" de maintien de l'axe de roue ;
- Desserrer les 4 vis "D" de fixation de l'axe aux tubes de la fourche ;
- Extraire l'axe "E" et déposer la roue.

Pour la révision, consulter le chap. 3 de cette section.

Remontage 1:

Après avoir exécuté tous les contrôles nécessaires sur la roue, procéder au remontage de la manière suivante:

- Sertir la roue complète entre les tubes de la fourche;
- Lubrifier la tige et le filet de l'axe de roue avec la graisse préconisée ;
- Approcher l'axe du moyeu de roue jusqu'à butée ;
- Graisser le filet et le sous-tête de l'écrou de blocage "C", puis visser celui-ci à l'extrémité de l'axe de roue;
- Serrer les 4 vis "D" au couple prescrit ;
- Serrer l'écrou "C" au couple de serrage prescrit ;
- Vérifier si les disques glissent librement dans les étriers, puis actionner plusieurs fois le levier de frein pour ramener les pistons des étriers dans la position normale.

Retirada 1:

- Colocar bajo la moto un soporte que permita elevar la rueda anterior;
- Desatornillar los tornillos "A" que fijan las pinzas "B" a los brazos de la horquilla y sacar las pinzas de los discos de freno;
- Con la llave especial desatornillar la tuerca "C" de estanqueidad del perno de la rueda;
- Aflojar los 4 tornillos "D" de fijación del perno a los brazos de la horquilla;
- Sacar el perno "E" y retirar la rueda.

Para la revisión consultar el cap. 3 de esta sección.

Montaje 1:

Después de haber realizado todas las verificaciones necesarias a la rueda proceder al montaje de la siguiente manera:

- Introducir la rueda completa entre los brazos de la horquilla;
- Lubrificar el cuerpo y el fileteado del perno de la rueda con la grasa aconsejada;
- Llevar el perno al tope sobre el cubo de la rueda;
- Engrasar el fileteado y la parte baja de la cabeza de la tuerca de bloqueo "C", a continuación atornillarlo a la extremidad del perno de la rueda;
- Apretar los 4 tornillos "D" al par prescrito;
- Bloquear el dado "C" al par de prescrito;
- Controlar que los discos corran libremente en el interior de las pinzas, a continuación accionar la palanca del freno repetidamente para volver a colocar los pistoncitos de las pinzas en la posición normal.

Manuali d'officina

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

Rimozione 2:

- Posizionare sotto alla moto un supporto che permetta di sollevare la ruota anteriore da terra;
- Rimuovere le pinze come descritto per il fissaggio 1;
- Allentare le 2 viti di fissaggio del perno ai gambali della forcella;
- Svitare il perno e rimuovere la ruota.

Per la revisione consultare il cap.3 di questa sezione.

Rimontaggio 2:

Dopo aver eseguito tutte le verifiche necessarie sulla ruota procedere al rimontaggio nel modo seguente:

- Inserire la ruota completa tra i gambali della forcella;
- Lubrificare fusto e filetto del perno ruota con grasso consigliato;
- Ingrassare la filettatura presente nel gambale sinistro;
- Avvitare il perno ruota;
- Serrare le 2 viti di fissaggio perno al gambale alla coppia prescritta.
- Rimontare le pinze freno serrando le viti di fissaggio alla coppia prescritta;
- Controllare che i dischi scorrano liberamente all'interno delle pinze quindi azionare ripetutamente la leva del freno per riportare i pistoncini delle pinze nella posizione normale.

Dépose 2:

- Placer au-dessous de la motocyclette un support qui permet de soulever la roue avant du sol;
- Déposer les étriers comme décrit pour l'opération de fixation 1 ;
- Desserrer les 2 vis de fixation de l'axe aux tubes de la fourche ;
- Dévisser l'axe et déposer la roue ;

Pour la révision, consulter le chap. 3 de cette section.

Remontage 2:

Après avoir exécuté tous les contrôles nécessaires sur la roue, procéder au remontage de la manière suivante:

- Sertir la roue complète entre les tubes de la fourche;
- Lubrifier la tige et le filet de l'axe de roue avec la graisse préconisée;
- Graisser le filet du tube gauche ;
- Visser l'axe de roue ;
- Serrer les 2 vis de fixation de l'axe au tube au couple prescrit.
- Remonter les étriers de frein en serrant les vis de fixation au couple prescrit.
- Vérifier si les disques glissent librement dans les étriers, puis actionner plusieurs fois le levier de frein pour ramener les pistons des étriers dans la position normale.

Retirada 2:

- Colocar bajo la moto un soporte que permita elevar la rueda anterior;
- Retirar las pinzas como se describe para la fijación 1;
- Aflojar los 2 tornillos de fijación del perno a los brazos de la horquilla;
- Desatornillar el perno y retirar la rueda.

Para la revisión consultar el cap. 3 de esta sección.

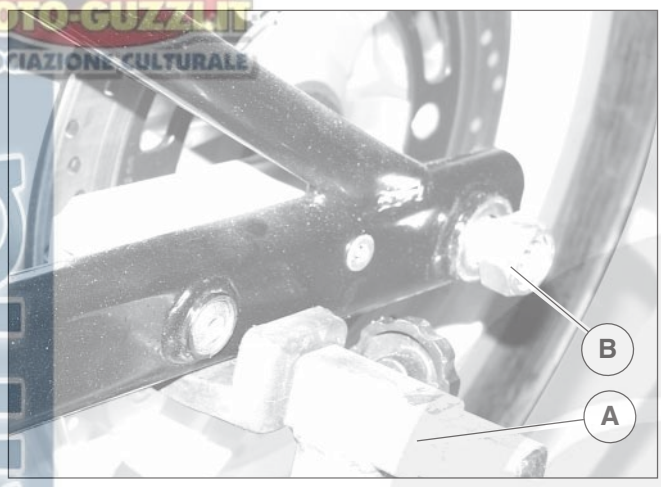
Montaje 2:

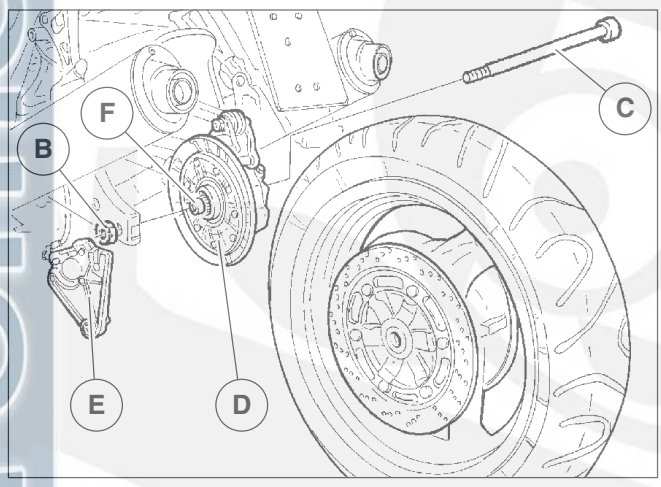
Después de haber realizado todas las verificaciones necesarias a la rueda proceder al montaje de la siguiente manera:

- Introducir la rueda completa entre los brazos de la horquilla;
- Lubrificar el tronco y el fileteado del perno de la rueda con la grasa aconsejada;
- Engrasar el fileteado presente en el brazo izquierdo;
- Atornillar el perno de la rueda;
- Apretar los 2 tornillos de fijación del perno al brazo al par prescrito.
- Volver a montar las pinzas del freno apretando los tornillos de fijación al par prescrito;
- Controlar que los discos corran libremente en el interior de las pinzas, a continuación accionar la palanca del freno repetidamente para volver a colocar los pistoncitos de las pinzas en la posición normal.

Manuali d'officina
MOTOGUZZI.IT ASSOCIAZIONE CULTURALE

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZLIT
ASSOCIAZIONE CULTURALE





2 RUOTA POSTERIORE

Rimozione:

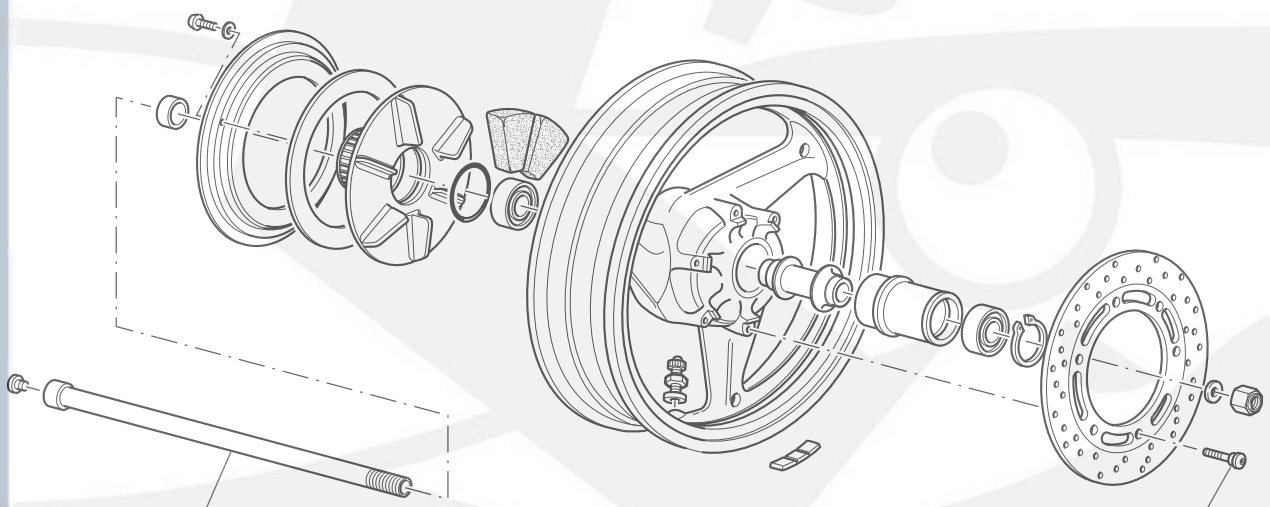
- Posizionare sotto al forcellone un cavalletto “A” in modo da avere la ruota posteriore sollevata da terra;
- Svitare e rimuovere il dado “B”del perno ruota sul forcellone lato pinza freno;
- Sfilare il perno “C” dal lato opposto facendo attenzione alla piastra porta pinza “E” che, libera, potrebbe cadere e danneggiarsi;
- Estrarre completamente il perno ruota dal forcellone e dalla scatola trasmissione “D”;
- Rimuovere la ruota posteriore.

NOTA

Attenzione al distanziale “F” che durante lo smontaggio potrebbe sfilarsi dalla scatola trasmissione.

IMPORTANTE

Posizionare la scatola trasmissione posteriore in modo tale che il suo peso non possa sollecitare i giunti sulla posizione angolare di fine corsa, dato che tale situazione potrebbe provocare il danneggiamento dei giunti stessi.



Coppia di serraggio 120 Nm
Couple de serrage 120 Nm
Pares de ajuste 120 Nm

Coppia di serraggio 28÷30 Nm
Couple de serrage 28÷30 Nm
Pares de ajuste 28÷30 Nm

MOTO-CICLI
ASSOCIAZIONE CULTURALE

2 ROUE ARRIERE

Dépose:

- Placer au-dessous de la fourche arrière un chevalet “A” de manière que la roue arrière soit soulevée ;
- Desserrer et ôter l’écrou “B” de l’axe de roue sur la fourche arrière du côté de l’étrier de frein ;
- Extraire l’axe “C” du côté opposé, en veillant à la plaque porte-étrier “E”, qui une fois libérée pourrait tomber et subir des dommages ;
- Extraire complétement l’axe de roue de la fourche arrière et du carter de transmission “D” ;
- Déposer la roue arrière.

NOTE

Faire attention à l’entretoise “F” qui, pendant le démontage, pourrait sortir du carter de transmission..

IMPORTANT

Le carter de transmission arrière doit être disposé de manière que son poids ne sollicite pas les joints dans la position de fin de course d’angle. Dans ces conditions les joints pourraient subir des dommages.

2 RUEDA POSTERIOR

Retirada:

- Colocar bajo el bazo un caballete “A” para tener la rueda posterior levantada del suelo;
- Desatornillar y retirar la tuerca “B” del perno de la rueda en el brazo del lado pinza freno;
- Sacar el perno “C” desde el lado opuesto prestando atención a la placa porta pinza “E” que, libre, podría caer y dañarse;
- Extraer completamente el perno de la rueda del brazo y de la caja de transmisión “D”;
- Retirar la rueda posterior.

NOTA

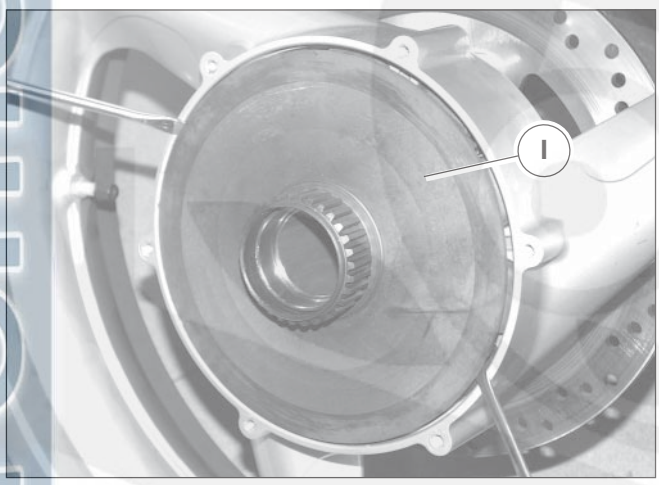
Atención al distanciador “F” que durante el desmontaje podría salirse de la caja de transmisión.

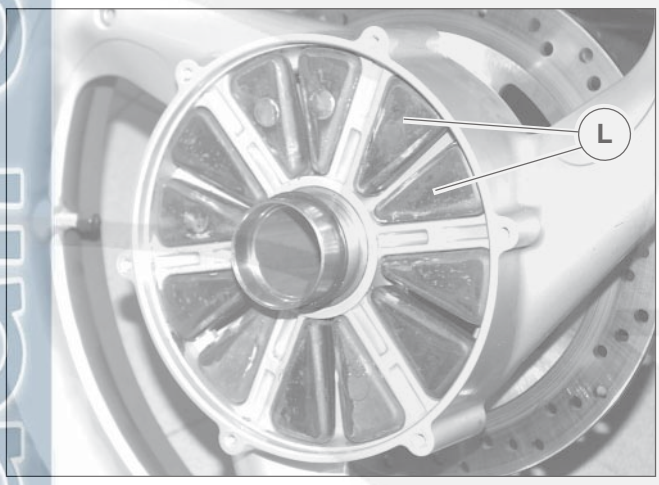
IMPORTANTE

Colocar la caja de transmisión posterior de manera que su peso no recaiga sobre las juntas en la posición angular de fin de carrera, dado que dicha situación podría provocar el daño de las propias juntas.

Manuali d'officina

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE





- A ruota smontata rimuovere il piattello “G” svitando le viti “H” che la fissano alla ruota;
- Rimuovere la guarnizione;
- Agendo sul lato opposto, sfilare il cuscinetto quindi sollevare il piatto con ingranaggio “I” aiutandosi con due cacciaviti.

ATTENZIONE

Utilizzando i cacciaviti si può danneggiare il cerchio in lega.
Operare con cautela.

Rimosso il piatto saranno visibili i gommini parastrappi “L” che, se danneggiati, dovranno essere sostituiti.
Per la revisione completa della ruota consultare il cap.3 di questa sezione.

Rimontaggio:

Dopo aver eseguito tutte le verifiche necessarie sulla ruota, procedere al rimontaggio nel modo seguente:

- Inserire la piastra completa di pinza sul fermo del braccio sinistro del forcellone oscillante;
- Lubrificare perno e filetto con grasso prescritto;
- Introdurre la ruota nel forcellone;
- Montare il perno “C” inserendo il distanziale “F” fra ruota e scatola di trasmissione.

- Après avoir démonté la roue, déposer le plateau "G" en desserrant les vis "H" qui le fixent à la roue ;
- Déposer le joint ;
- Du côté opposé, extraire le roulement, puis soulever le plateau à engrenage "I" en faisant pression à l'aide de deux tournevis.

ATTENTION

L'emploi des tournevis peut causer des dommages à la jante en alliage.
Agir avec prudence.

Après avoir déposé le plateau, les caoutchoucs des accouplements élastiques "L" seront visibles. S'ils sont endommagés, ils doivent être remplacés.
Pour la révision complète de la roue, voir le chapitre 3 de cette section.

Remontage:

Après avoir exécuté tous les contrôles nécessaires sur la roue, procèder au remontage de la manière suivante:
- Sertir la plaque avec l'étrier sur la butée du bras gauche de la fourche arrière oscillante ;
- Lubrifier l'axe et le filet avec la graisse préconisée ;
- Enfiler la roue dans la fourche arrière ;
- Monter l'axe "C" en plaçant l'entretoise "F" entre la roue et le carter de transmission.

- Con la rueda desmontada retirar el plato "G" desatornillando los tornillos "H" que lo fijan a la rueda;
- Retirar la junta;
- Actuando desde el lado opuesto, sacar el cojinete, a continuación elevar el plato con engranaje "I" ayudándose de dos destornilladores.

ATENCIÓN

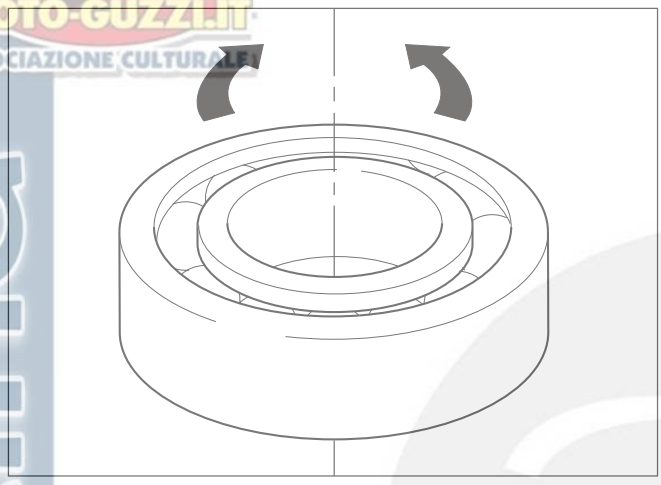
Utlizando destornilladores se puede dañar la llanta de aleación.
Operar con cuidado.

Una vez retirado el plato serán visibles las gomas del acoplamiento flexible "L" que, si están dañadas, deberán ser sustituidas.
Para la revisión completa de la rueda consultar el cap. 3 de esta sección.

Remontaje:

Después de haber realizado todas las verificaciones necesarias en la rueda, proceder al montaje de la siguiente manera:
- Introducir la placa completa con la pinza en el tope del brazo izquierdo del brazo oscilante;
- Lufrificar el perno y el fileteado con la grasa prescrita;
- Introducir la rueda en el brazo;
- Montar el perno "C" introduciendo el distanciador "F" entre la rueda y la caja de transmisión

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE



3 REVISIONE RUOTE

Cuscinetti

Prima di effettuare controlli dimensionali è necessario assicurarsi dello stato di usura dei cuscinetti del mozzo ruota; questa verifica deve essere fatta manualmente con cuscinetto montato nella sua sede.

- Ruotare l'anello interno in entrambi i sensi: deve poter ruotare dolcemente e silenziosamente, senza impuntamenti.
- Spingere poi verso l'esterno l'anello interno, cambiando continuamente posizione, per verificare la presenza di gioco.
- Rimuovere e sostituire i cuscinetti che non ruotano dolcemente e silenziosamente o che presentano gioco.

IMPORTANTE

Un'usura eccessiva pùo essere causa di vibrazioni e instabilità del mezzo.

- Per la rimozione del cuscinetto, utilizzare un martello e un perno con il quale fare pressione sull'anello interno fino ad ottenere l'estrazione del cuscinetto.
- Spostare continuamente il punto di pressione in modo da ottenere un'estrazione il più possibile lineare

IMPORTANTE

I cuscinetti rimossi non devono essere rimontati.

- Quando si rimontano i cuscinetti nuovi controllare la sede, deve essere esente da solchi o graffiature.
- Lubrificare la sede prima di rimontare il cuscinetto, quindi spingerlo in sede.
- Utilizzare un tampone tubolare con il quale fare pressione solo sull'anello esterno del cuscinetto fino alla sua completa introduzione.

NOTA

Dopo ogni intervento sulla ruota é consigliabile provvedere alla sua equilibratura.

MOTO-GUZZI ASSOCIAZIONE CULTURALE

Manuali d'officina

3 REVISION DES ROUES

ROULEMENTS

Avant de contrôler certaines valeurs, il faut vérifier l'état d'usure des roulements du moyeu de roue ; ce contrôle doit être exécuté manuellement avec le roulement monté dans son logement.

- Tourner l'anneau interne dans les deux sens: l'anneau doit tourner librement, sans bruit ni talonnages.
- Pousser vers l'extérieur l'anneau interne en changeant constamment de position pour vérifier le jeu.
- Déposer et remplacer les roulements qui ne tournent pas librement et sans bruit ou qui présentent du jeu.

IMPORTANT

Une usure excessive peut causer de vibrations et rendre le véhicule instable.

- Pour déposer le roulement, utiliser un marteau et un axe avec lequel faire pression sur l'anneau interne jusqu'à l'extraction du roulement.
- Changer constamment le point de pression de manière que l'extraction soit plus linéaire que possible.

IMPORTANT

Les roulements déposés ne doivent pas être remontés.

- Lors du remontage des roulements neufs, il faut inspecter le logement qui ne doit présenter ni sillons ni éraflures.
- Lubrifier le logement avant de remonter le roulement, puis pousser celui-ci dans son logement.
- A l'aide d'un tampon tubulaire, faire pression uniquement sur l'anneau externe du roulement jusqu'à ce qu'il soit complètement introduit.

NOTE

Après toute opération sur la roue, il est conseillé de procéder à son équilibrage.

3 REVISIÓN DE LAS RUEDAS

COJINETES

Antes de efectuar controles dimensionales es necesario asegurarse del estado de desgaste de los cojinetes del cubo de la rueda; esta verificación debe hacerse manualmente con el cojinete montado en su sede.

- Girar el anillo interno en ambas direcciones: Debe poder girar dulce y silenciosamente, sin tropiezos.
- Empujar después hacia el externo el anillo interno, cambiando continuamente de posición, para verificar la presencia de juego.
- Retirar y sustituir los cojinetes que no giran dulce y silenciosamente o que presentan juego.

IMPORTANTE

Un desgate excesivo puede ser causa de vibraciones e inestabilidad del medio.

- Para la retirada del cojinete, utilizar un martillo y un perno con el que hacer presión en el anillo interno hasta obtener la extracción del cojinete.
- Mover continuamente el punto de presión para obtener una extracción lo más lineal posible.

IMPORTANTE

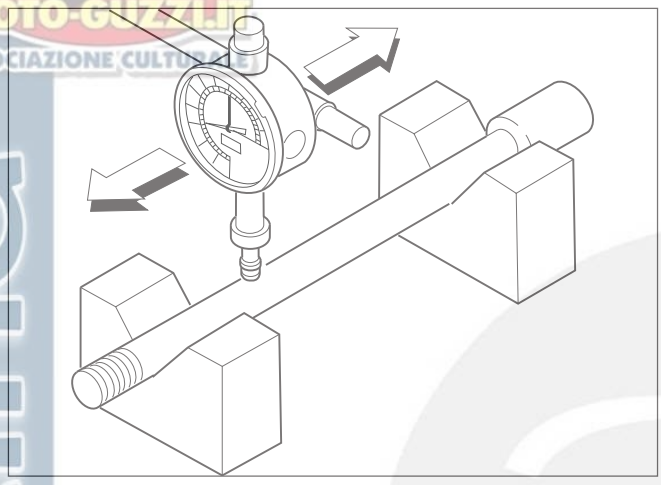
Los cojinetes retirados no deben volverse a montar.

- Cuando se vuelvan a montar los cojinetes nuevos controlar la sede, no debe tener surcos o arañazos.
- Lubrificar la sede antes de volver a montar el cojinete, después empujarlo en su sede.
- Utilizar un tampón tubular con el que hacer presión solo en el anillo externo del cojinete hasta su completa introdución.

NOTA

Después de cada intervención en la rueda es aconsejable realizar el equilibrado.

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE



Perno ruota

Verificare l'entità della distorsione del perno ruota: Ruotare su di un piano di riscontro il perno e controllare con uno spessimetro il valore massimo della distorsione;

- Limite di servizio su 100 mm: 0,2 mm.

MOTO GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

Axe de roue

Etablir l'importance de la déformation de l'axe de roue ; tourner l'axe sur un plan de contact et, à l'aide d'un jeu de cales, établir la valeur maximum de la déformation ;

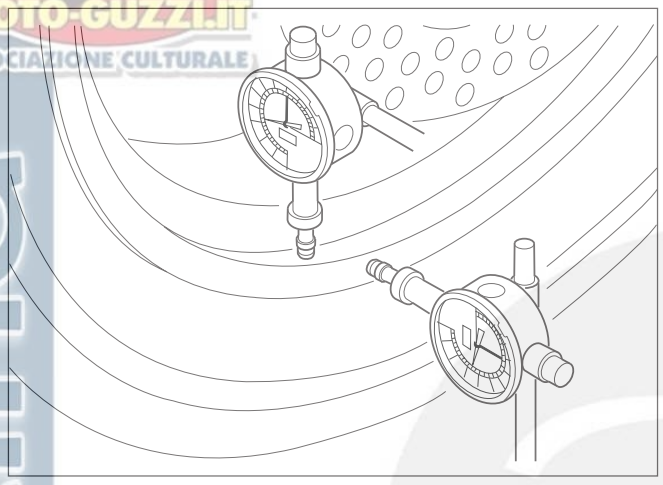
- Limite de déformation pour 100 mm : 0,2 mm.

Perno rueda

Verificar la entidad de la distorsión del perno de la rueda: Girar sobre un plano el perno y controlar con un calibre de espesor el valor máximo de la distorsión;

- Límite de servicio en 100 mm: O,2 mm.

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE



RUOTE

Una volta accertato il buono stato dei cuscinetti è necessario eseguire la verifica del cerchio operando nel modo seguente:

- Effettuare un controllo visivo per individuare eventuali deformazioni, solchi o crepe: in caso affermativo sostituire il cerchio;
- Inserire il perno nella ruota e posizionarlo su due riscontri fissi;
- Installare un comparatore supportandolo in modo da poter rilevare i valori di sbandamento laterale ed eccentricità del cerchio ruota rispetto all'asse del perno.

NOTE

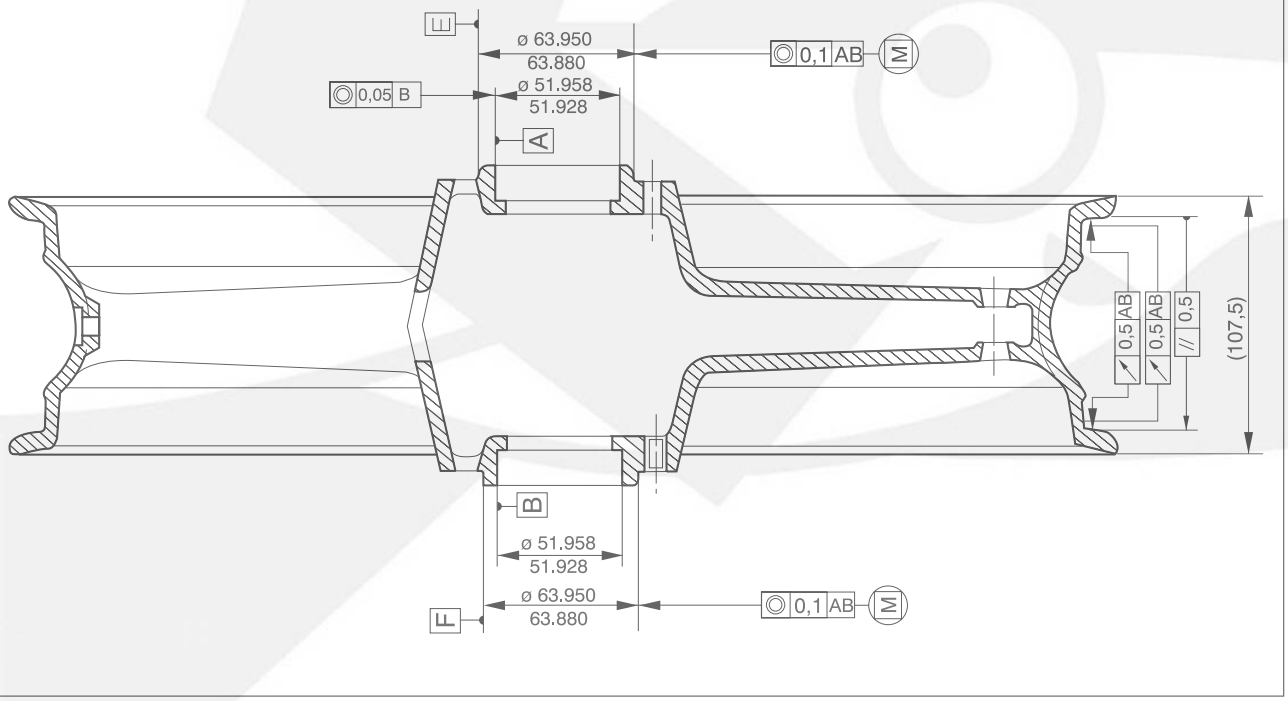
Lo sbandamento laterale e la eccentricità effettiva è la metà della lettura totale dello strumento di misura.

Valori standard:

- **Sbandamento laterale: 0,5 mm**
- **Eccentricità: 0,8 mm**
- **Limite di servizio: 2 mm**

Se i valori riscontrati non rientrano nel limite é necessario sostituire il cerchio.

ANTERIORE
AVANT
ANTERIOR



MOTO GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

ROUES

Une fois assuré le bon état des roulements, il faut inspecter la jante en agissant de la manière suivante :

- Procéder à un examen visuel pour repérer d'éventuelles déformations, sillons ou fissures. en cas de dommages, remplacer la jante ;
- Sertir l'axe dans la roue et le placer sur deux éléments de contact fixes ;
- Installer un comparateur, en le soutenant de manière à pouvoir établir les valeurs de débattement latéral et d'excentricité de la jante de roue par rapport à la ligne médiane de l'axe.

NOTES

Le débattement latéral et l'excentricité réelle correspondent à la moitié de la lecture totale de l'instrument de mesure.

Valeurs standard :

- **Débattement latéral : 0,5 mm**
- **Excentricité : 0,8 mm**
- **Limite de déformation : 2 mm**

Si les valeurs mesurées ne rentrent pas dans les limites, il faut remplacer la jante.

RUEDAS

Después de haber comprobado el buen estado de los cojinetes es necesario realizar la verificación de la llanta operando de la siguiente manera:

- Efectuar un control visual para individuar eventuales deformaciones surcos o grietas; en caso afirmativo sustituir la llanta;
- Introducir el perno en la rueda y colocarlo en dos apoyos fijos;
- Instalar un comparador sujetándolo de manera que se puedan medir los valores de inclinación lateral y excentricidad de la llanta de la rueda respecto al eje del perno.

NOTAS

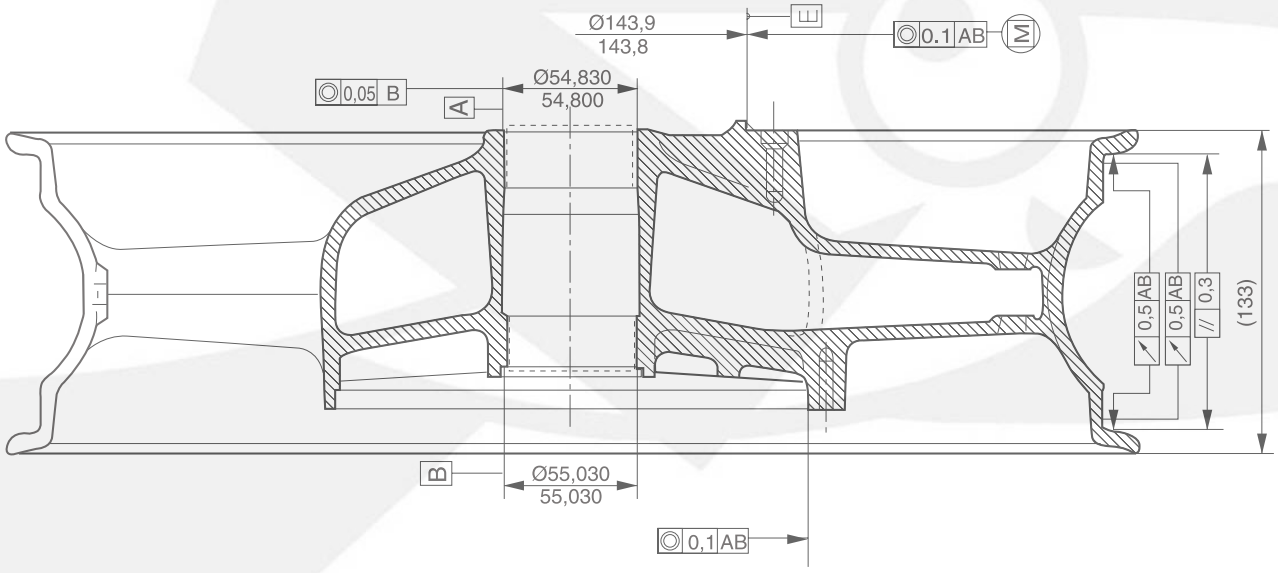
La inclinación lateral y la excentricidad efectiva son la mitad de la lectura total del instrumento de medición.

Valores estándar:

- **Inclinación lateral: •0,5 mm**
- **Excentricidad: •0,8 mm**
- **Límite de servicio: 2 mm**

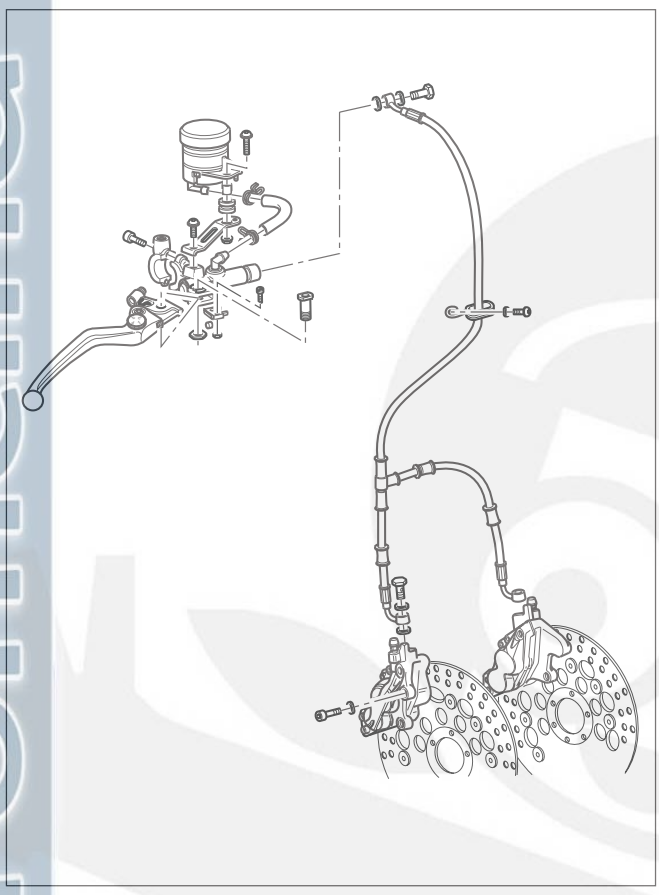
Si los valores medidos no están dentro del límite es necesario sustituir la llanta.

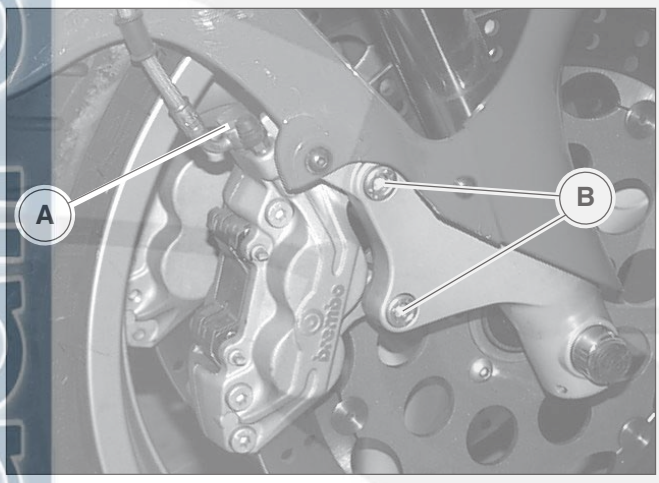
POSTERIORE
ARRIERE
POSTERIOR



MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

4 FRENO IDRAULICO ANTERIORE





Pinze freno

Smontaggio:

- Svuotare completamente l'impianto idraulico come descritto nel cap. 2 della sez.D;
- Svitare la vite cava "A" e rimuovere il tubo e le due guarnizioni dalle due pinze;
- Svitare le due viti "B" di fissaggio ai supporti e rimuovere le due pinze.

Rimontaggio:

- Eseguire le operazioni di smontaggio in ordine inverso;
- Riempire di liquido prescritto l'impianto frenante;
- Effettuare qualche pompata con la leva di comando affinchè le pastiglie si assestino.

MOTO GUZZI
ASSOCIAZIONE CULTURALE

4 FREIN HYDRAULIQUE AVANT

ETRIERS DE FREIN

Démontage:

- Vidanger complétement le circuit hydraulique comme décrit dans le chap. 2 de la sect. D;
- Dévisser la vis creuse “A” et déposer le tuyau et les deux joints des deux étriers;
- Dévisser les deux vis “B” de fixation aux supports et déposer les deux étriers.

Remontage:

- Exécuter les opérations de démontage dans l’ordre inverse;
- Remplir le circuit de freinage avec le liquide préconisé;
- Effectuer quelques manoeuvres de pompage en agissant sur le levier de commande, de manière que les plaquettes s’insèrent correctement.

4 FRENO HIDRÁULICO ANTERIOR

PINZAS DEL FRENO

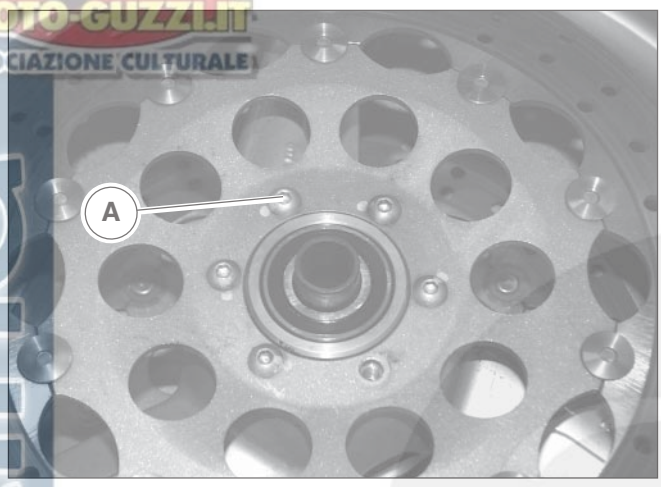
Desmontaje:

- Vaciar completamente la instalación hidráulica como se describe en el cap. 2 de la sección D;
- Desatornillar los tornillos de la ranura “A” y retirar el tubo y las dos guarniciones de las dos pinzas;
- Desatornillar los dos tornillos “B de fijación a los soportes y retirar las pinzas.

Montaje:

- Realizar las operaciones de desmontaje en orden inverso;
- Llenar con el líquido prescrito la instalación frenante;
- Efectuar algún bombeo con la palanca de mando para que las pastillas se asienten.

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE



DISCHI FRENO

Smontaggio:

- Rimuovere le pinze freni come descritto in questo capitolo;
- Rimuovere la ruota dalla moto come descritto nel capitolo 1 di questa sezione;
- Svitare le viti di fissaggio “A” e rimuovere il disco;

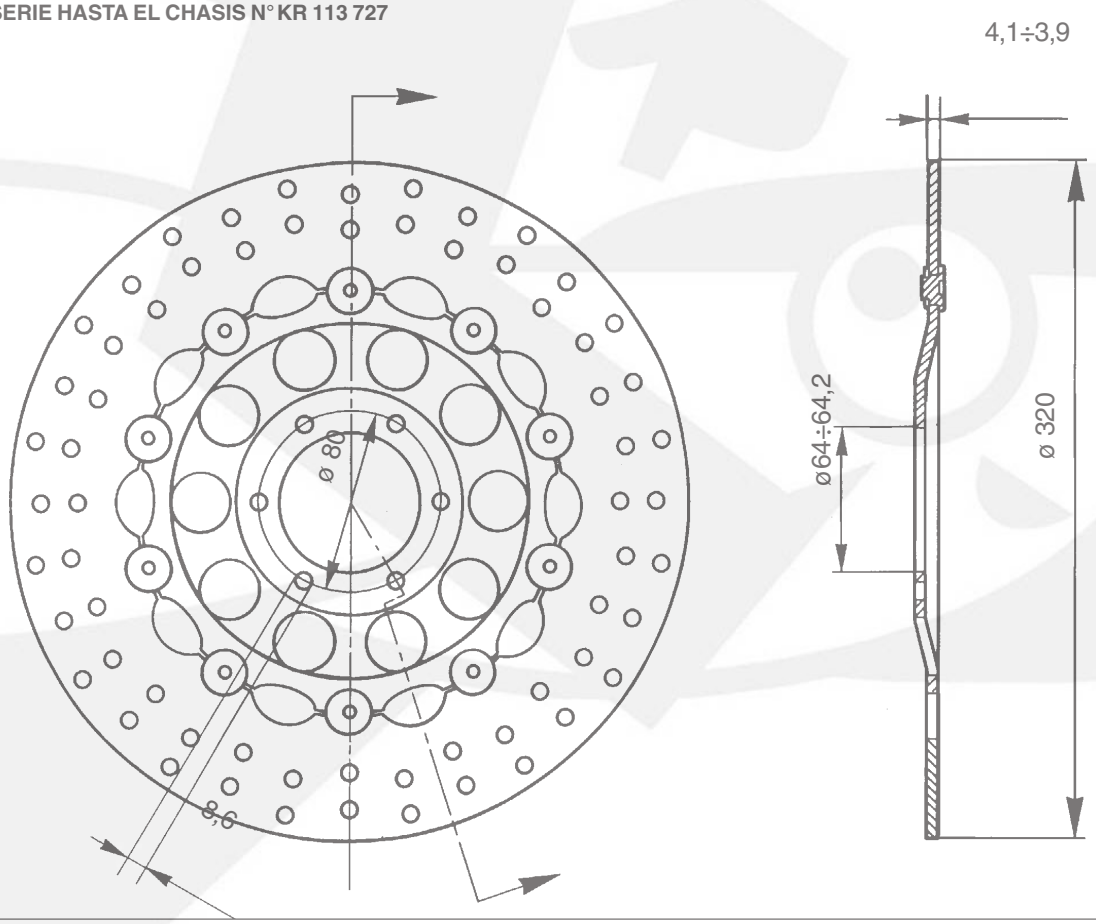
Controllo:

I dischi devono essere perfettamente puliti, cioè senza ruggine, olio, grasso o incrostazioni e non devono presentare rigature profonde. Se i dischi presentano una di queste anomalie procedere a una accurata pulizia, se il difetto non si elimina è opportuno sostituirli.

- Spessore disco anteriore: **4,1 mm.**
- Spessore disco anteriore al limite di usura: **3,9 mm.**

Se i dischi non rientrano nelle misure sopra riportate è necessario sostituirli.
I dischi anteriori sono composti da una parte solidale al cerchio ruota e da una fascia frenante flottante.
Dovendo sostituire il disco è necessario sostituire entrambi i componenti.

DISCO 1° SERIE FINO AL TEIAIO N° KR 113 727
DISQUE 1E SÉRIE JUSQU'AU CADRE N° KR 113 727
DISCO 1ª SERIE HASTA EL CHASIS N° KR 113 727



MOTO GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

Disques de frein

Démontage:

- Déposer les étriers de freins comme décrit dans ce chapitre ;
- Déposer la roue de la moto comme décrit dans le chapitre 1 de cette section ;
- Dévisser les vis de fixation “A” et déposer le disque ;

Contrôle:

Les disques doivent être bien propres, soit exempts de toute trace de rouille, huile, graisse, d’encrassement et de rayures profondes. Dans le cas contraire, nettoyer soigneusement les disques. Si le défaut persiste, il convient de remplacer les disques.

- Epaisseur du disque avant : **4,1 mm.**
- Epaisseur du disque avant à la limite d’usure : **3,9 mm.**

Si les épaisseurs des disques ne rentrent pas dans les limites ci-dessus, il faut remplacer les disques.
Les disques avant sont constitués d’une partie solidaire de la jante de roue et d’une bande de freinage flottante. Dans la nécessité de remplacer le disque, il faut remplacer les deux composants.

Discos de los frenos

Desmontaje:

- Retirar las pinzas de los frenos como se describe en este capítulo;
- Retirar la rueda de la moto como se describe en el capítulo 1 de esta sección;
- Desatornillar los tornillos de fijación “A” y retirar el disco;

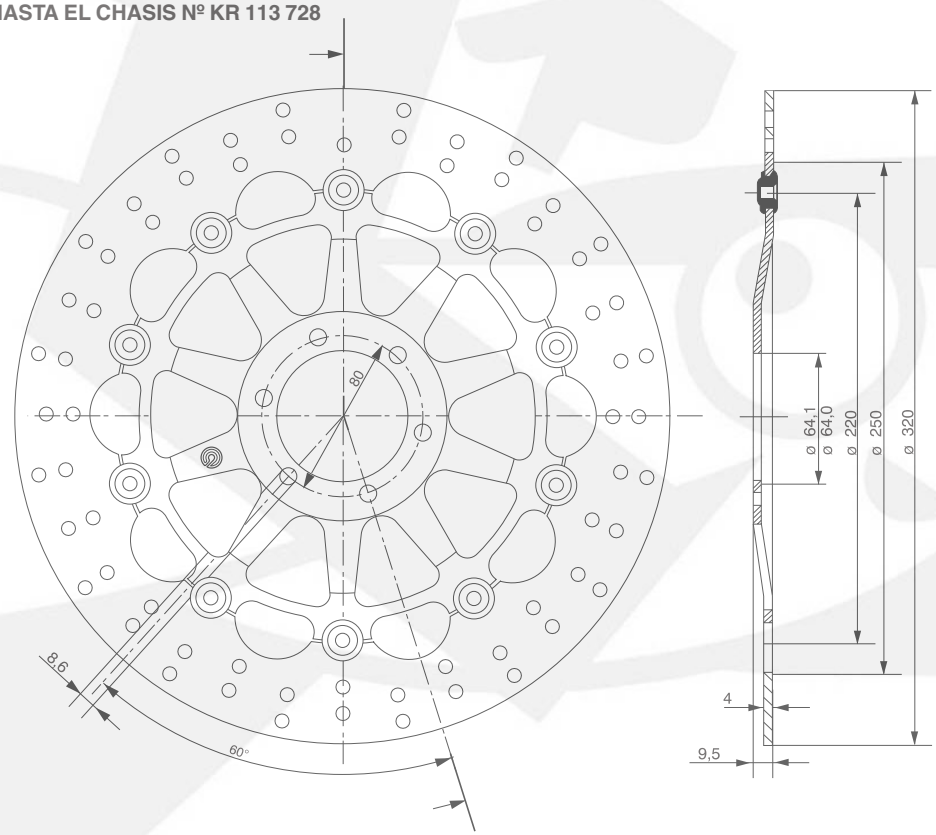
Control:

Los discos deben estar completamente limpios, es decir sin óxido, aceite, grasa o incrustaciones y no deben presentar arañazos profundos. Si lis discos presentan una de estas anomalías proceder a una cuidadosa limpieza, si el defecto no se elimina es oportuno sustituirlos.

- Espesor del disco anterior: **4,1 mm.**
- Espesor del disco anterior al límite del desgaste: **3,9 mm.**

Si los discos no tienen las medidas señaladas anteriormente es necesario sustituirlos.
Los discos anteriores están compuestos de una parte integrada en la llanta de la rueda y por un segmento frenante flotante.
Debiendo sustituir el disco es necesario sustituir ambos componentes.

DISCO 2° SERIE DAL TELAIO N° KR 113 728
DISQUE 2E SÉRIE JUSQU’AU CADRE N° KR 113 728
DISCO 2º SERIE HASTA EL CHASIS Nº KR 113 728



MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

Rimontaggio:

Quando si procede al rimontaggio pulire perfettamente le superfici di appoggio e avvitare le viti alla coppia di serraggio prescritta in tabella nel cap.4 sez.B, applicando sulla filettatura Loctite 270.

MOTO GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

Remontage:

Lors du remontage, nettoyer parfaitement les surfaces d'appui et serrer les vis au couple de serrage prescrit dans le tableau du chap. 4 de la sect. B, en appliquant sur le filet de Loctite 270.

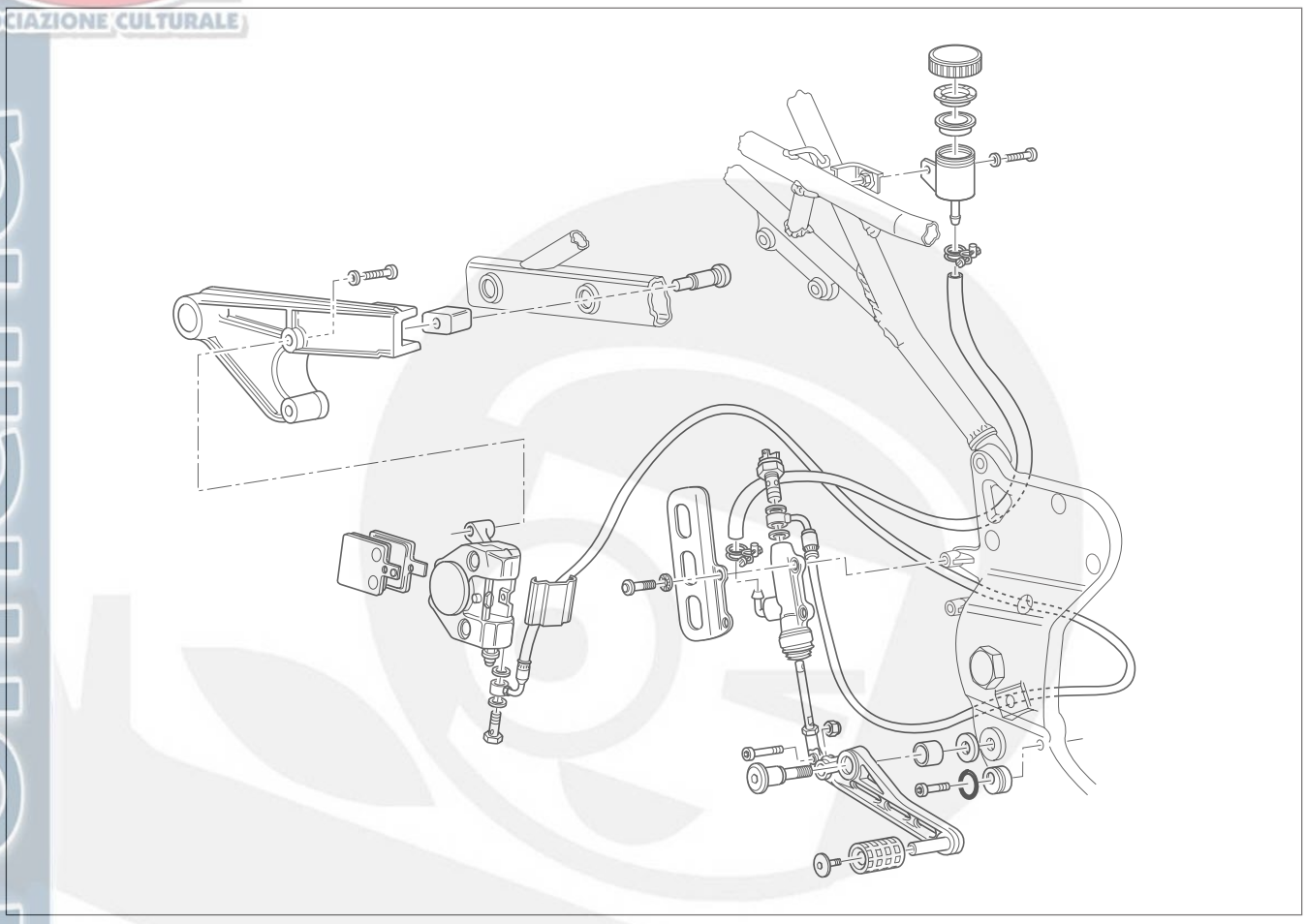
Remontaje:

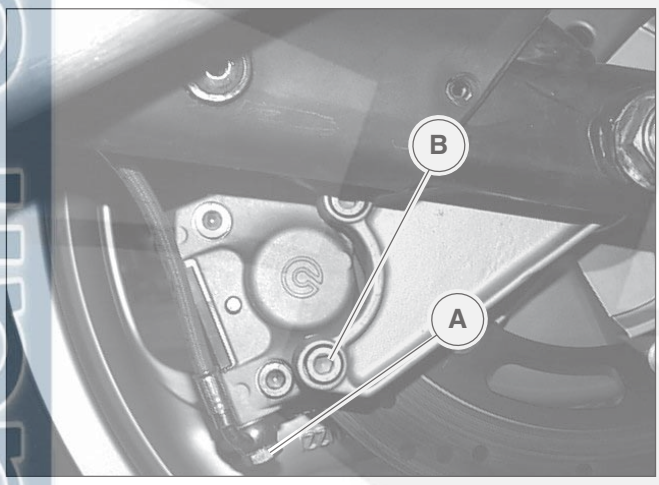
Cuando se procede al montaje limpiar perfectamente las superficies de apoyo y atornillar los tornillos al par de cierre prescrito en la tabla en el cap.4 sección B aplicando sobre el fileteado Loctite 270.

Manuali d'officina

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

5 FRENO IDRAULICO POSTERIORE





Pinza freno

Smontaggio:

- Svuotare completamente l'impianto idraulico come descritto nel cap. 2 della sez.D;
- Svitare la vite cava "A" e rimuovere il tubo e le due guarnizioni dalla pinza;
- Svitare le due viti "B" di fissaggio al supporto e rimuovere la pinza.

Rimontaggio:

- Eseguire le operazioni di smontaggio in ordine inverso;
- Riempire di liquido prescritto l'impianto frenante;
- Effettuare qualche pompata con la leva di comando affinchè le pastiglie si assestino.

MOTO GUZZI
ASSOCIAZIONE CULTURALE

Manuali d'officina

5 FREIN HYDRAULIQUE ARRIER

ETRIER DE FREIN

Démontage:

- Vidanger complétement le circuit hydraulique comme décrit dans le chap. 2 de la sect. D;
- Dévisser la vis creuse “A” et déposer le tuyau et les deux joints de l’étrier ;
- Dévisser les deux vis “B” de fixation au support et déposer l’étrier.

Remontage:

- Exécuter les opérations de démontage dans l’ordre inverse.
- Remplir le circuit de freinage avec le liquide préconisé.
- Effectuer quelques manoeuvres de pompage en agissant sur le levier de commande, de manière que les plaquettes s’insèrent correctement.

5 FRENO HIDRÁULICO POSTERIOR

PINZA FRENO

Desmontaje:

- Vaciar completamente la instalación hidráulica como se describe en el cap. 2 de la sección D;
- Desatornillar el tornillo de la ranura “A” y retirar las dos guarniciones de la pinza;
- Desatornillar los dos tornillos “B” de fijación al soporte y retirar la pinza.

Remontaje:

- Realizar las operaciones de desmontaje en orden inverso.
- Llenar con el líquido prescrito la instalación frenante.
- Efectuar algún bombeo con la palanca de mando para que las pastillas se asienten.

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

Disco freno

Smontaggio:

- Rimuovere la ruota dalla moto come descritto nel capitolo 2 di questa sezione;
- Svitare le viti di fissaggio ”A” al cerchio ruota;
- Rimuovere il disco.

Controllo:

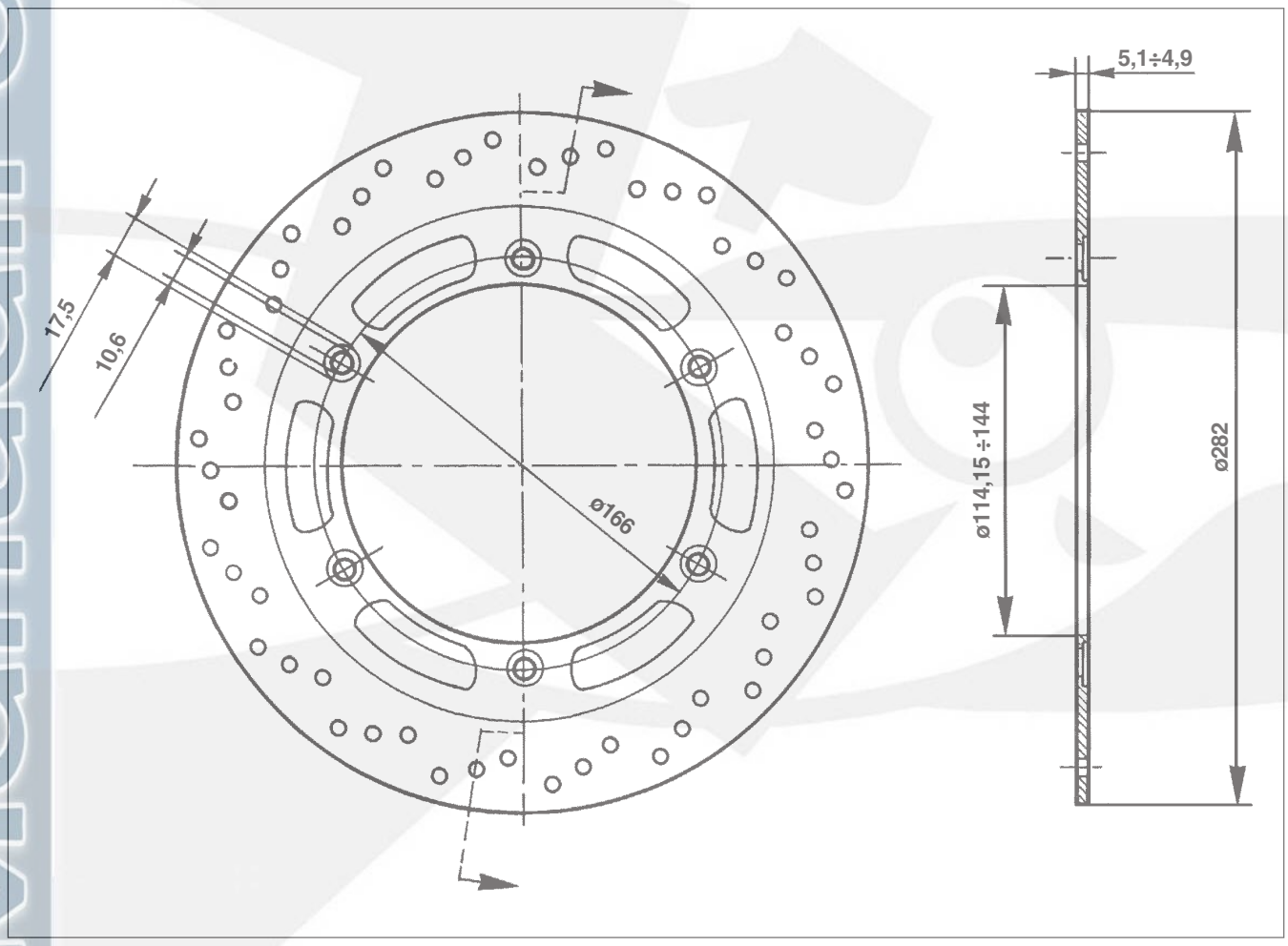
Il disco freno deve essere perfettamente pulito, cioè senza ruggine, olio, grasso o incrostazioni e non deve presentare rigature profonde.
Se il disco freno presenta una di queste anomalie procedere a una accurata pulizia, se il difetto non si elimina è opportuno sostituire il disco.

- Spessore disco posteriore:**5,1 mm**
- Spessore disco posteriore al limite di usura:**4,9 mm**

Se il disco non rientra nelle misure sopra riportate è necessario sostituirlo.

Rimontaggio:

Quando si procede al rimontaggio pulire perfettamente le superfici di appoggio e avvitare le viti alla coppia di serraggio prescritta in tabella nel cap.4 sez.B, applicando sulla filettatura Loctite 270.



Disque de frein

Démontage:

- Déposer la roue de la moto comme décrit dans le chapitre 2 de cette section ;
- Dévisser les vis de fixation “A” à la jante de roue ;
- Déposer le disque.

Contrôle:

Le disque de frein doit être bien propre, soit sans traces de rouille, huile, graisse ou incrustation et ne doit pas présenter de sillons profonds.
Dans le cas contraire, nettoyer soigneusement le disque. Si le défaut persiste, il convient de remplacer le disque.

- Epaisseur du disque arrière :**5,1 mm**
- Epaisseur du disque arrière à la limite d’usure :**4,9 mm**

Si les épaisseurs du disque ne rentrent pas dans les limites, il faut remplacer le disque.

Remontage:

Lors du remontage, nettoyer parfaitement les surfaces d’appui et serrer les vis au couple de serrage prescrit dans le tableau du chap. 4 de la sect. B, en appliquant sur le filet de Loctite 270.

Disco freno

Desmontaje:

- Retirar la rueda de la moto como se describe en el capítulo 2 de esta sección;
- Desatornillar los tornillos de fijación “A” a la llanta de la rueda;
- Retirar el disco.

Control:

El disco del freno debe estar perfectamente limpio, es decir sin óxido, aceite, grasa o incrustaciones y no debe presentar arañazos profundos.
Si el disco presenta una de estas anomalías proceder a una limpieza cuidadosa, si el defecto no se elimina es oportuno sustituir el disco.

- Espesor del disco posterior:**5,1 mm**
- Espesor del disco posterior al límite del desgaste:**4,9 mm**

Si el disco no tiene las medidas señaladas anteriormente es necesario sustituirlo.

Montaje:

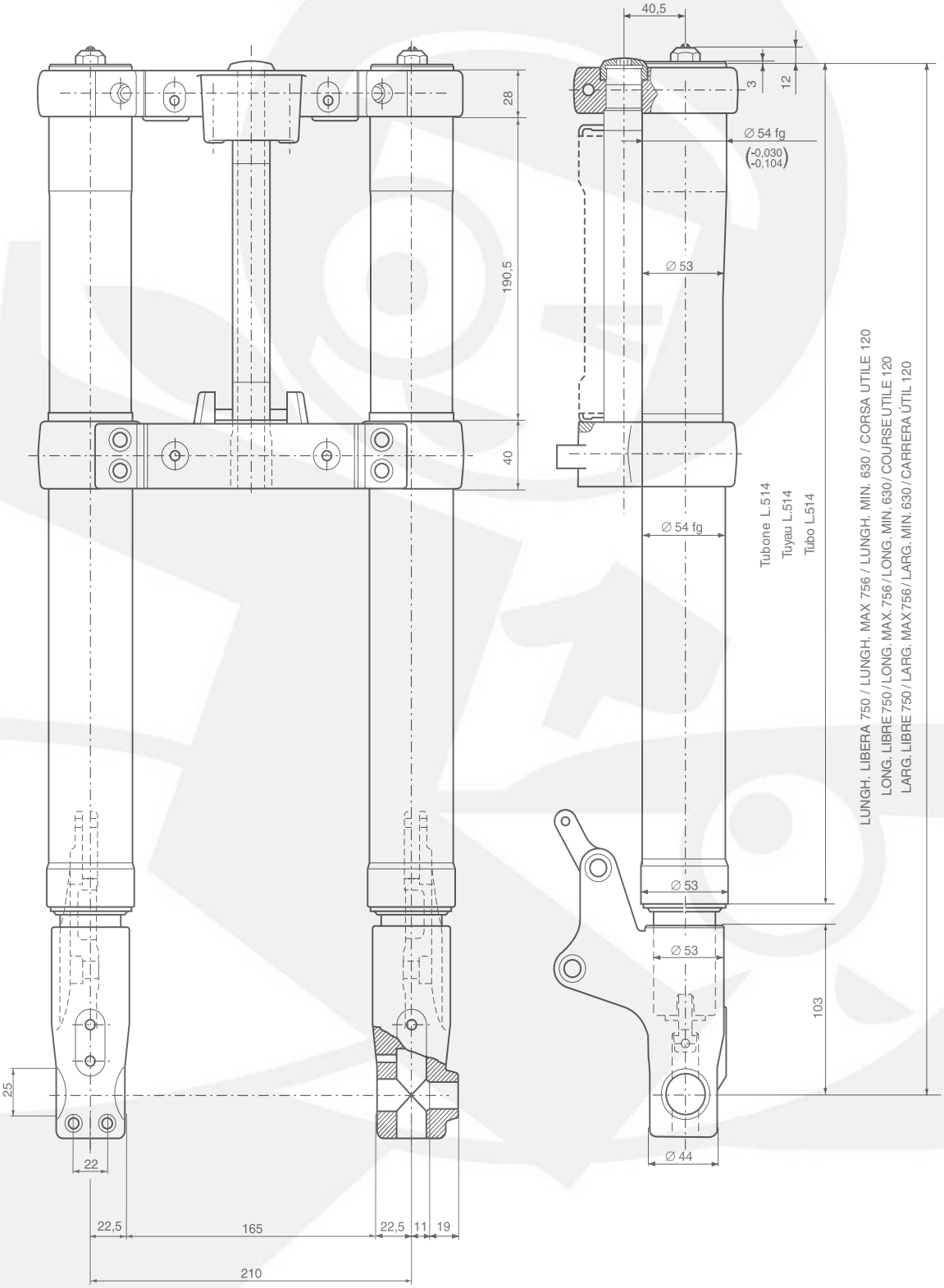
Cuando se procede al montaje limpiar perfectamente las superficies de apoyo y atornillar los tornillos al par de cierre prescrito en la tabla en el cap.4 sección B, aplicando sobre el fileteado Loctite 270.

MOTO GUZZI
MOTO GUZZI CLUB
ASSOCIAZIONE CULTURALE

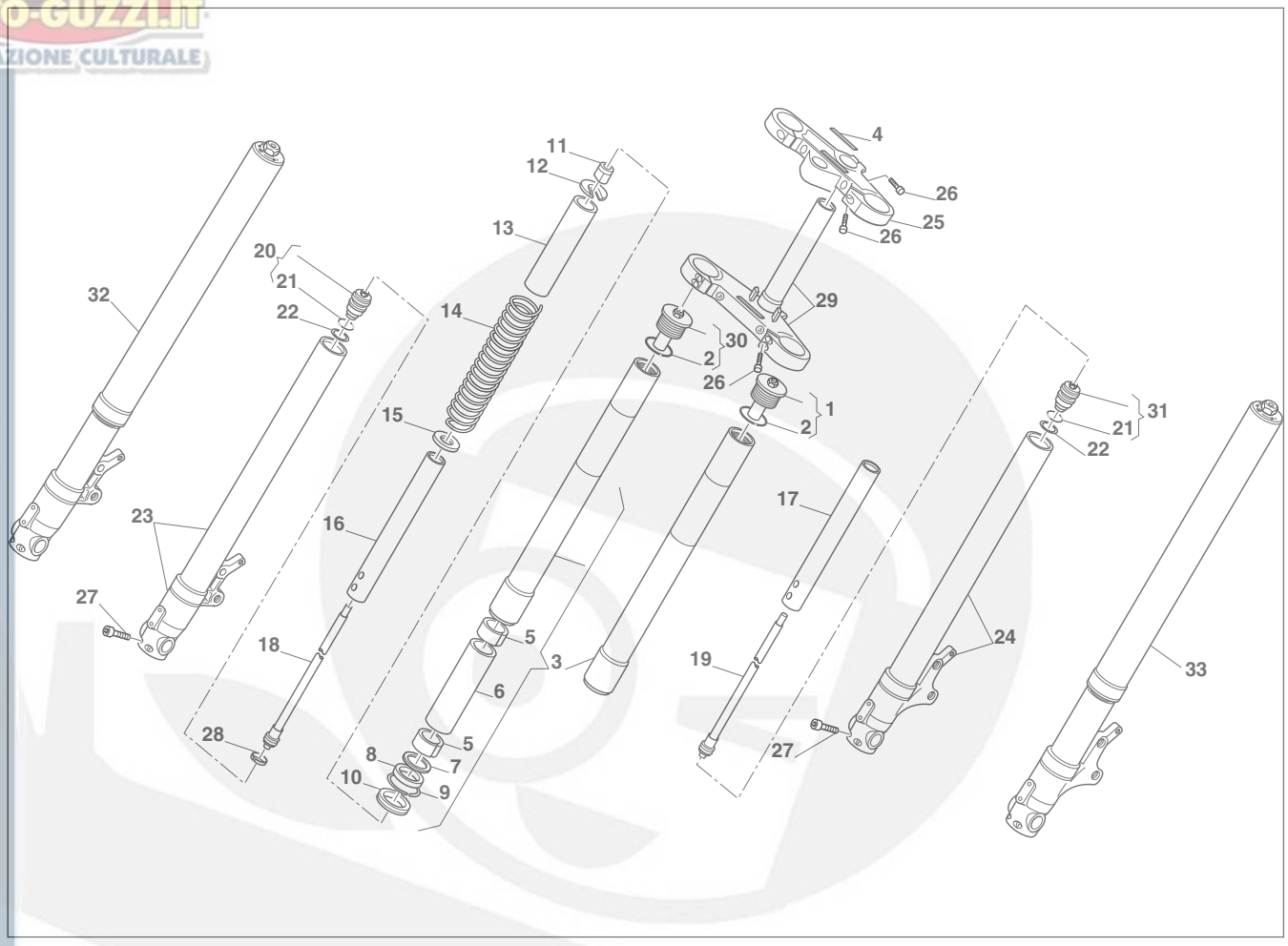
6 FORCELLA ANTERIORE

6 FOURCHE AVANT

6 HORQUILLA ANTERIOR

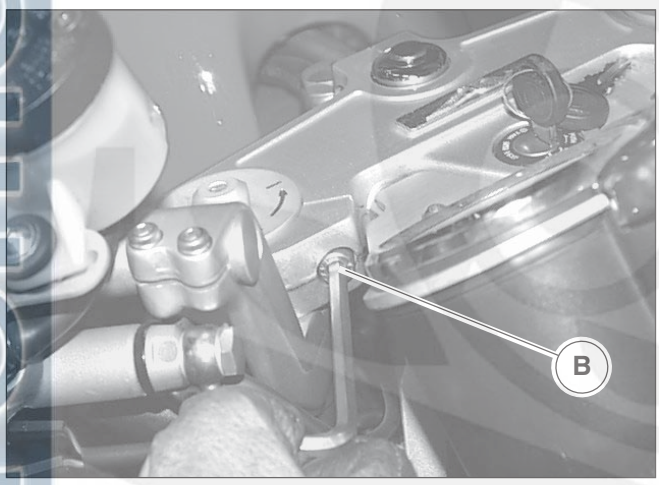


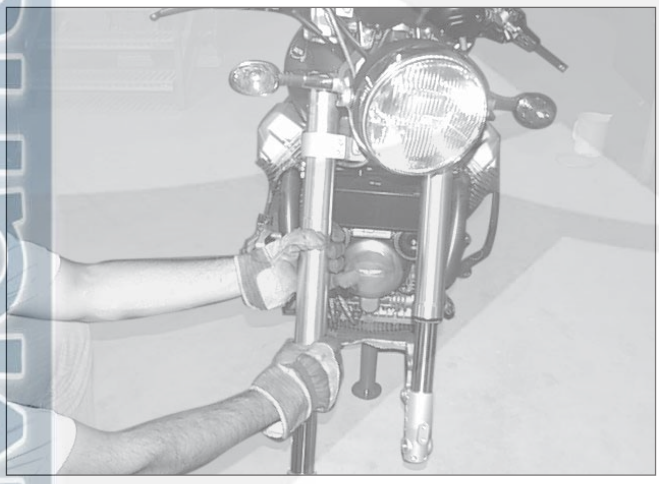
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE



1	Tappo sinistro completo	1	Bouchon gauche complet	1	Tapón izquierdo completo
2	Anello OR	2	Joint torique	2	Junta tórica
3	Portastelo completo	3	Porte-tige complet	3	Portavástago completo
4	Targhetta	4	Plaquette	4	Chapita
5	Boccola	5	Douille	5	Buje
6	Distanziale	6	Entretoise	6	Distanciador
7	Rondella	7	Rondelle	7	Arandela
8	Anello di tenuta	8	Joint d'étanchéité	8	Anillo de estanqueidad
9	Anello di fermo	9	Bague d'arrêt	9	Anillo de sujeción
10	Raschiapolvere	10	Pare-poussière	10	Sellador de polvo
11	Contro dado	11	Contre-écrou	11	Contratuerca
12	Scodellino	12	Rondelle	12	Cubeta
13	Tubetto di precarico	13	Tuyau de précharge	13	Tubo de precarga
14	Molla	14	Ressort	14	Muelle
15	Puntale	15	Embout	15	Barra impulsora
16	Custodia Dx.	16	Etui droit.	16	Protección derecha
17	Custodia Sx.	17	Etui gauche	17	Protección izquierda
18	Gruppo pompante Dx.	18	Groupe de pompage droit	18	Grupo bombeo derecha
19	Gruppo pompante Sx.	19	Groupe de pompage gauche	19	Grupo bombeo izquierda
20	Gruppo valvola di fondo Dx.	20	Groupe soupape de fond droit	20	Grupo válvula de fondo derecha
21	Anello OR	21	Joint torique	21	Junta tórica
22	Anello di fermo	22	Bague d'arrêt	22	Anillo de sujeción
23	Gambale Dx. con tubo	23	Tube droit avec tuyau	23	Brazo derecha con tubo
24	Gambale Sx. con tubo	24	Tube gauche avec tuyau	24	Brazo izquierda con tubo
25	Testa forcella	25	Tête de fourche	25	Cabeza horquilla
26	Vite	26	Vis	26	Tornillos
27	Vite	27	Vis	27	Tornillos
28	Segmento	28	Segment	28	Segmento
29	Base forcella	29	Base de fourche	29	Base horquilla
30	Tappo Dx. completo	30	Bouchon droit complet	30	Tapón derecha completo
31	Gruppo valvola di fondo Sx.	31	Groupe soupape de fond gauche	31	Grupo de válvula de fondo izquierda
32	Braccio completo Dx.	32	Bras complet droit	32	Brazo completo derecha
33	Braccio completo Sx.	33	Bras complet gauche	33	Brazo completo izquierda

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE





Il motociclo è equipaggiato con una forcella telescopica idraulica con regolazione separata della frenatura degli ammortizzatori in estensione e compressione:
Lo stelo destro lavora in estensione mentre quello sinistro in compressione.
Nonostante i due steli lavorino in modo differente i loro componenti interni sono simili e quindi lo smontaggio, la revisione e il rimontaggio vengono eseguiti seguendo le stesse operazioni; per questo motivo le operazioni sotto riportate sono da ritenersi valide per entrambi gli steli.

ATTENZIONE

Durante le operazioni descritte di seguito gli steli e i loro componenti interni dovranno essere serrati in una morsa, fare molta attenzione a non danneggiarli serrando eccessivamente; utilizzare sempre copriganasce in alluminio.

Rimozione:

- Posizionare la moto su di un supporto stabile in modo che la ruota anteriore sia sollevata da terra;
- Rimuovere le pinze freni come descritto nel cap.4 sez.F senza scollegare le tubazioni dell'olio;
- Rimuovere il parafango anteriore come riportato nel cap.2 sez. E;
- Rimuovere la ruota anteriore come descritto nel cap.1 sez.F;
- Allentare le viti "A" sul semimanubrio;
- Allentare la vite "B" sulla testa di sterzo;
- Allentare le due viti "C" sulla base di sterzo;
- Sfilare lo stelo verso il basso ruotandolo leggermente prima in un senso poi in quello opposto;

Scomposizione:

- Scaricare tutto l'olio dallo stelo come descritto nel cap.2 sez. D. Una volta scaricato l'olio, lo stelo è scomposto nelle varie parti che necessitano di revisioni.

La motocyclette est dotée d'une fourche télescopique hydraulique à réglage indépendant du freinage des amortisseurs en détente et en compression :
La tige droite exerce son action en détente, tandis que la tige gauche exerce son action en compression.
Malgré le fonctionnement différent des deux tiges, leurs composants internes sont les mêmes : le démontage, la révision et le remontage comportent donc l'exécution des mêmes opérations ; pour cela, les opérations décrites ci-après s'appliquent aux deux tiges.

ATTENTION

Pendant l'exécution des opérations ci-après, les tiges et leurs composants internes devront être serrés dans un étau. Veiller à ne pas endommager ces pièces en serrant excessivement ; utiliser toujours un couvre-mâchoires en aluminium.

Dépose:

- Placer la motocyclette sur un support stable, de manière que la roue avant soit soulevé du sol ;
- Déposer les étriers de frein comme décrit dans le chap. 4 de la sect. F, sans déconnecter les tuyaux de l'huile;
- Déposer le garde-boue avant comme indiqué dans le chap. 2 sect. E;
- Déposer la roue avant comme décrit dans le chap. 1 de la sect. F ;
- Desserrer les vis "A" sur le demi-guidon ;
- Desserrer la vis "B" sur la tête de direction ;
- Desserrer les deux vis "C" sur la base de direction ;
- Extraire la tige vers le bas en la tournant un peu d'abord dans un sens puis dans le sens contraire.

Désassemblage:

- Vidanger toute l'huile de la tige comme décrit dans le chap. 2 de la sect. .D. Après avoir vidangé l'huile, la tige doit être désassemblée et les pièces qui la composent doivent être révisées.

El motociclo está equipado con una horquilla telescópica hidráulica con regulación separada del frenado de los amortiguadores en extensión y comprensión:
El vástago derecho trabaja en extensión mientras que el izquierdo lo hace en comprensión.
A pesar de que los dos vástagos trabajen de manera diferente sus componentes internos son similares y por lo tanto el desmontaje, la revisión y el montaje se realizan siguiendo las mismas operaciones; Por este motivo las operaciones descritas a continuación se deben considerar válidas para los dos vástagos.

ATENCIÓN

Durante las operaciones descritas a continuación los vástagos y sus componentes internos deberán estar sujetos por un tornillo, prestar mucha atención a no dañarlos apretando excesivamente; utilizar siempre cubremordazas de aluminio.

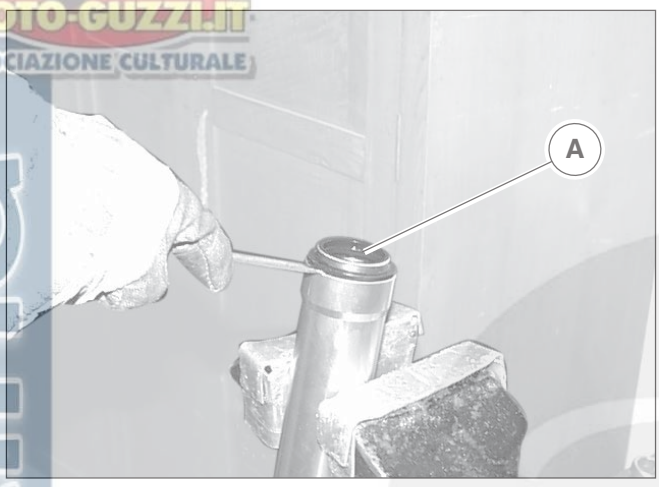
Retirada:

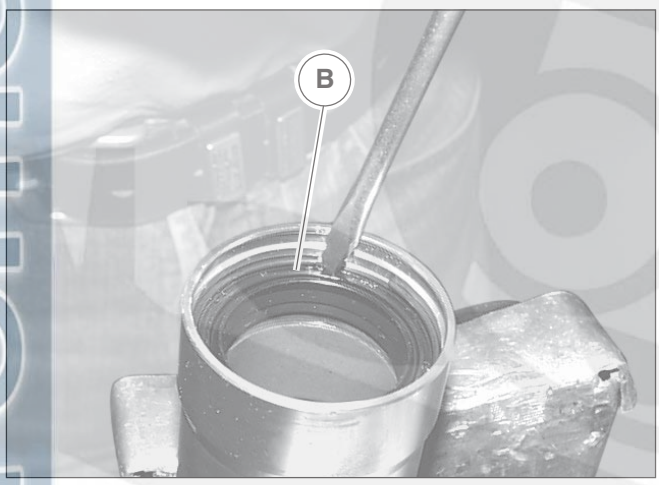
- Colocar la moto sobre un soporte estable de manera que la rueda anterior esté elevada del suelo;
- Retirar las pinzas de los frenos como se describe en el capítulo 4 sección Fsin desconectar los conductos del aceite;
- Retirar el guardabarros anterior como se señala en el cap. 2 sección.E;
- Retirar la rueda anterior como se describe en el cap. 1 sección F;
- Aflojar los tornillos "A" del semimanillar;
- Aflojar el tornillo "B" en la cabeza de la dirección;
- Aflojar los dos tornillos "C" en la base de la dirección;
- Sacar el vástago hacia abajo rotándolo ligeramente primero en un sentido y después en el sentido contrario;

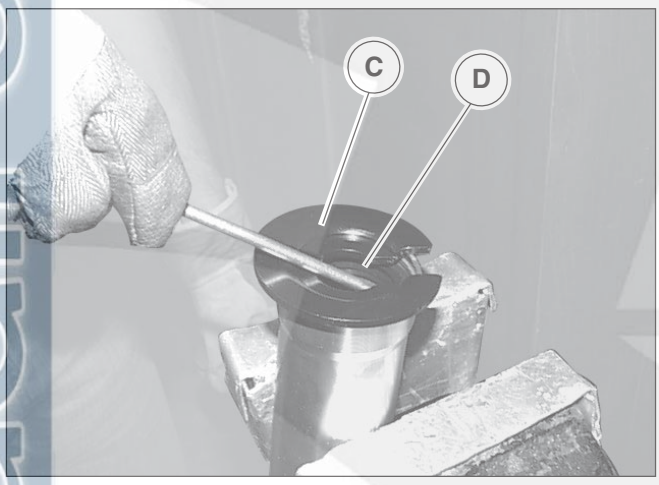
Descomposición:

- Descargar todo el aceite del vástago como se describe en el cap. 2 sección.D. Una vez descargado el aceite, el vástago está compuesto por varias partes que es necesario revisar.

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE







Revisione:

Fodero:

- Serrare il fodero in una morsa provvista di copriganasce in alluminio;
- Con l'ausilio di un cacciavite rimuovere l'anello raschiapolvere "A";
- Sempre utilizzando un cacciavite rimuovere il seeger "B";
- Posizionare sul fodero l'apposito attrezzo "C" cod. 30949700 e con un cacciavite rimuovere l'anello di tenuta interno "D";

IMPORTANTE

Nel rimontaggio l'anello di tenuta interno va montato con lo smusso rivolto verso il basso.

MOTOGUZZI.IT ASSOCIAZIONE CULTURALE

RÉVISION

FOURREAU:

- Serrer le fourreau dans un étau doté de couvre-mâchoires en aluminium ;
- À l'aide d'un tournevis, déposer l'anneau pare-poussière "A" ;
- Toujours à l'aide d'un tournevis, déposer le seeger "B";
- Installer sur le fourreau l'outil spécial "C" code 30949700 et, à l'aide d'un tournevis, déposer le joint d'étanchéité interne "D";

IMPORTANT

Pendant le remontage, le joint d'étanchéité interne doit être monté avec la partie arrondie tournée vers le bas.

REVISIÓN:

FUNDA:

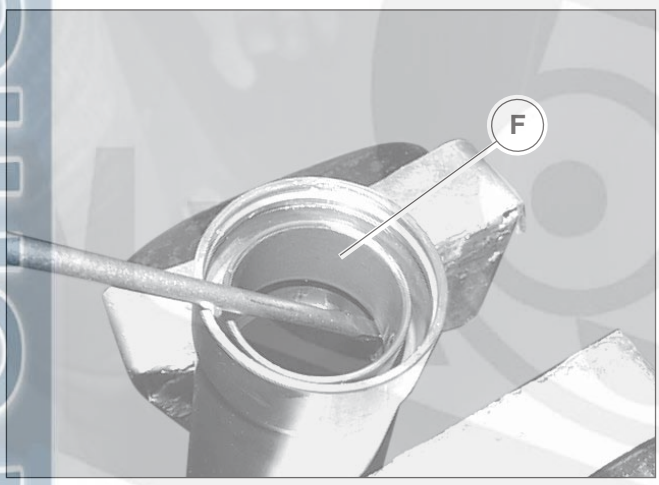
- Sujetar la funda en un tornillo provisto de cubremordazas de aluminio;
- Con la ayuda de un destornillador retirar el anillo sellador de polvo "A";
- Utilizando siempre un destornillador retirar el seeger "B";
- Colocar la funda en la herramienta especial "C" cod. 30949700 y con un destornillador retirar el anillo de estanqueidad interna "D";

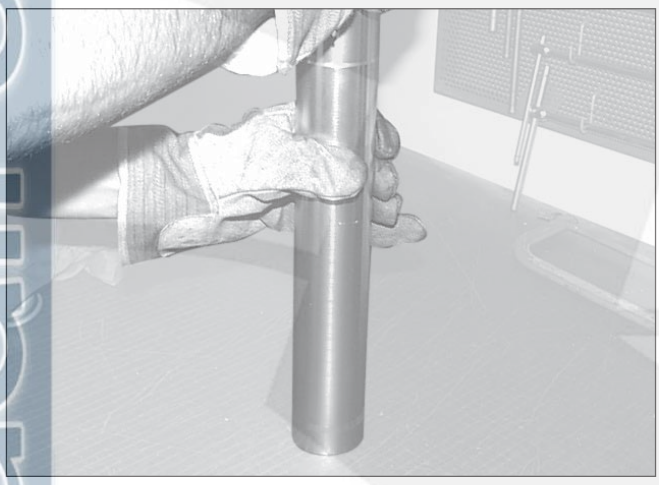
IMPORTANTE

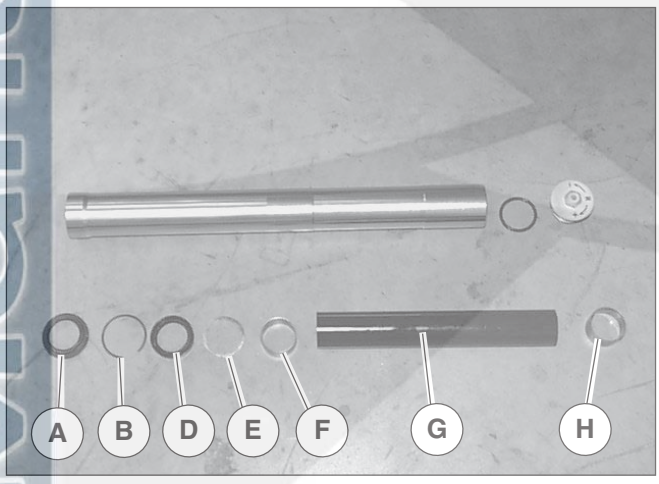
Cuando se vuelva a montar el anillo de estanqueidad interna va montado con el bisel hacia abajo.

Manuali d'officina

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE







- Rimuovere la rondella “E”;
- Utilizzando un cacciavite, facendo molta attenzione a non danneggiare il fodero, estrarre la boccola “F” in rame;
- Rimuovere dalla morsa il fodero e batterlo su di una superficie morbida come rappresentato in figura al fine di fare fuoriuscire il distanziale “G” e l’altra boccola “H”.

N.B.

Le due boccole in rame “F” e “H” sono uguali.

- Controllare tutti i particolari rimossi dall’interno del fodero, in particolare la guarnizione e il raschiapolvere in quanto sono gli elementi che garantiscono la tenuta; se alcuni di essi risultassero danneggiati procedere alla sostituzione.

- Déposer la rondelle “E” ;
- À l’aide d’un tournevis, en veillant à ne pas endommager le fourreau, extraire la douille “F” en cuivre ;
- Libérer le fourreau de l’étau et battre celui-ci sur une surface souple, comme illustré dans la figure, afin de faire sortir l’entretoise “G” et l’autre douille “H”.

N.B.

Les deux douilles en cuivre “F” et “H” sont identiques.

- Contrôler toutes les pièces déposées de l’intérieur du fourreau et notamment l’anneau pare-poussirère, du fait que ce sont les éléments qui assurent l’étanchéité ; si quelques pièces sont edommagées, il faut les remplacer.

- Retirar la arandela “E”;
- Utilizando un destornillador, prestando mucha atención a no dañar la funda, extraer el buje “F” de cobre;
- Retirar del tornillo la funda y golpearlo sobre una superficie blanda como se representa en el dibujo para que salga el distanciador “G” y el otro buje “H”.

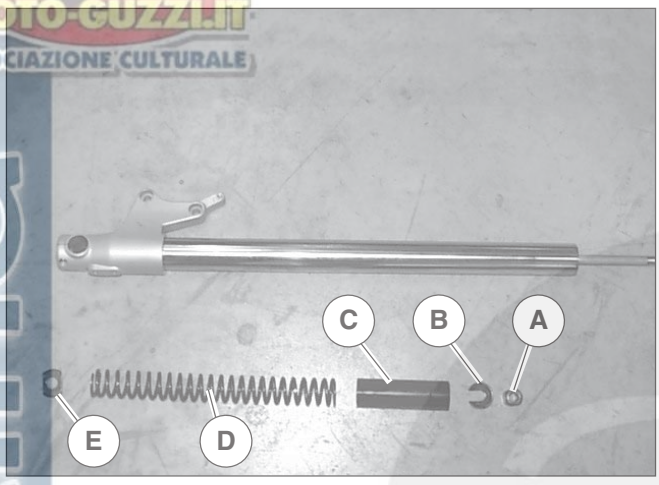
NOTA

Los dos bujes de cobre “F” y “H” son iguales.

- Controlar todos los particulares sacados del interior de la funda, en particular la junta y el sellador de polvo ya que son los elementos que garantizan la estanqueidad; si alguno de ellos resultase dañado proceder a su sustitución.

Manuali d'officina
MOTO GUZZI IT ASSOCIAZIONE

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

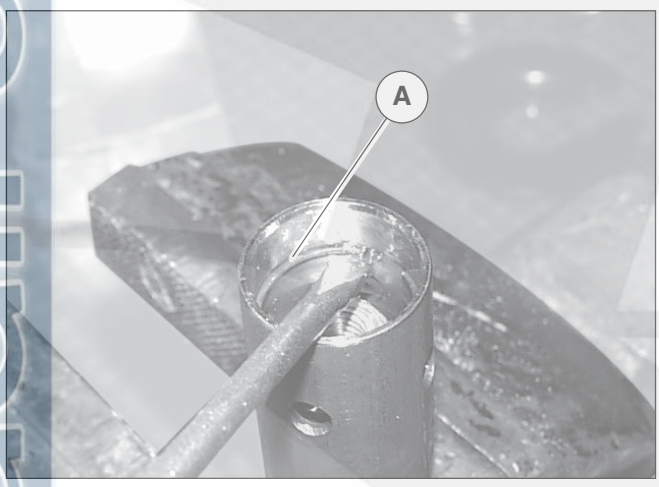


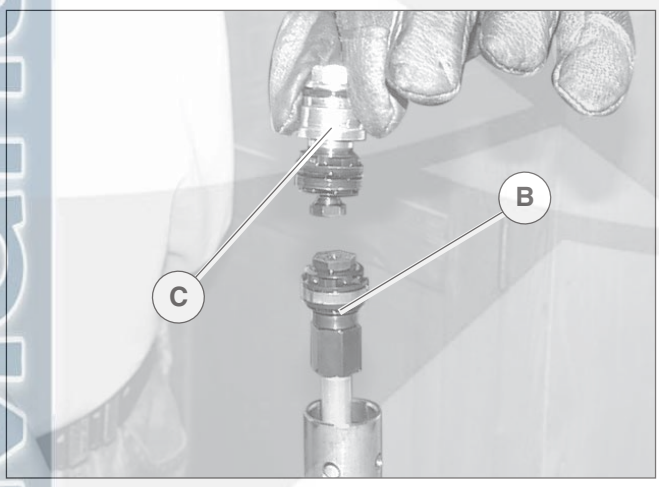
CANNA:

- Dopo avere scaricato l'olio dello stelo come descritto nel cap. 2 sez.D sono visibili i particolari della canna: controdado "A", rondella fermo molla "B", tubetto di precarico "C", molla "D", rondella di appoggio "E".
  Questi particolari, se danneggiati, vanno sostituiti.

CARTUCCIA:

- Serrare la cartuccia in una morsa provvista di copriganasce in alluminio;
- Spostare all'interno della cartuccia la valvola di fondo, se necessario utilizzare un mazzuolo;
- Rimuovere il seeger "A";
- Spingere verso l'alto il pompante "B" e far fuoriuscire la valvola di fondo "C";
- Controllare la valvola di fondo, il suo OR e il pompante; se danneggiati vanno sostituiti.





MOTO GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

TUBE:

- Après avoir vidangé l'huile de la tige comme décrit dans le chap. 2 sect. D, les composants du tube sont visibles : Contre-écrou "A", rondelle de maintien du ressort "B", tuyau de précharge "C", ressort "D", rondelle d'appui "E".
  Si ces pièces sont endommagées, il faut les remplacer.

FUNDA:

- Después de haber descargado el aceite del vástago como se describe en el cap. 2 sección Dson visibles los particulares de la funda ; Contratuerca "A", arandela tope muelle "B", tubo de precarga "C", muelle "D" arandela de apoyo "E".
  Estos particulares, si están dañados, se deben sustituir.

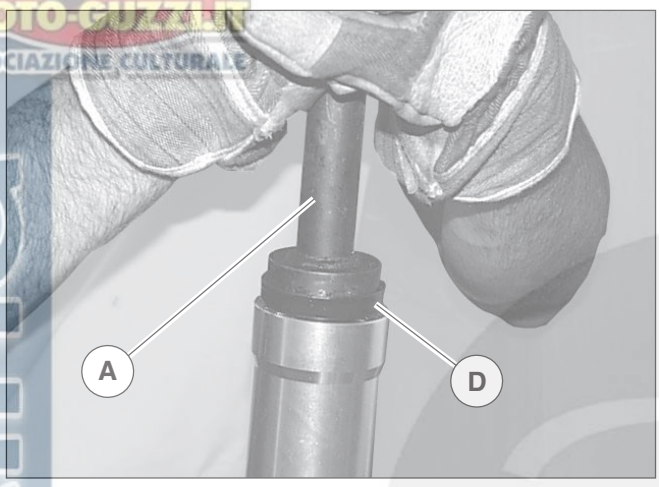
CARTOUCHE:

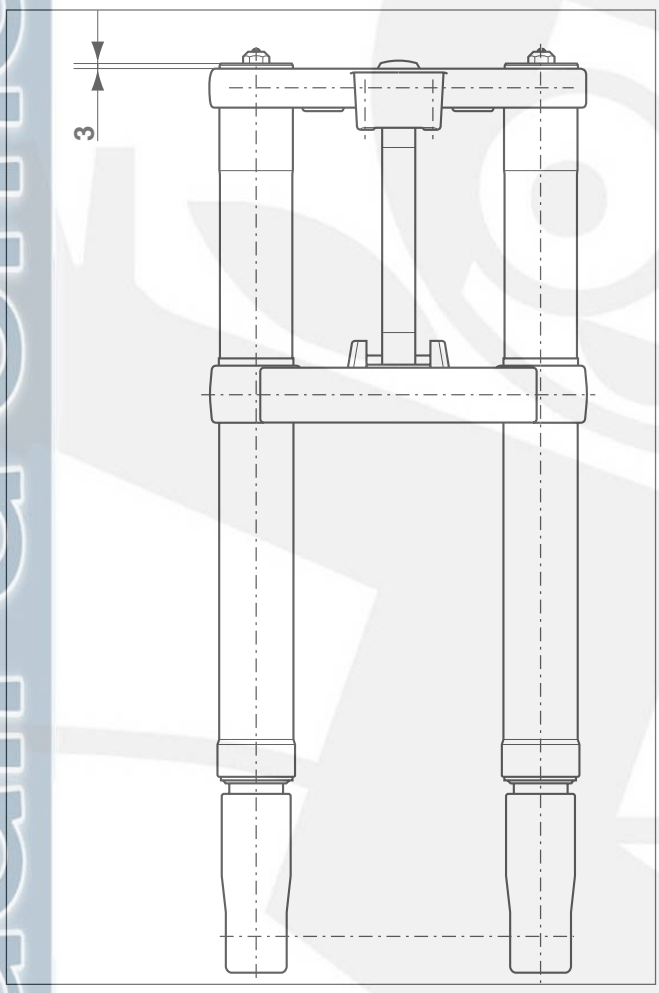
- Serrer la cartouche dans un étau doté de couvre-mâchoires en aluminium ;
- Pousser la soupape de fond dans la cartouche. Si nécessaire, utiliser un marteau ;
- Déposer le seeger "A" ;
- Pousser vers le haut l'élément de pompage "B" et faire sortir la soupape de fond "C" ;
- Contrôler la soupape de fond, le joint torique de celle-ci et l'élément de pompage ; s'ils sont endommagés, ils doivent être remplacés.

CARTUCHO:

- Sujetar el cartucho en un tornillo provisto de cubremordazas de aluminio;
- Mover en el interior del cartucho la válvula de fondo, si es necesario utilizar un mazo;
- Retirar el seeger "A";
- Empujar hacia arriba el bombeador "B" y hacer que salga la válvula de fondo "C";
- Controlar la válvula de fondo, su junta tórica y el bombeador; Si están dañados van sustituidos.

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE





Ricomposizione

Fodero:

- Eseguire in ordine inverso le operazioni di revisione ricordandosi che l'anello di tenuta interno "D" va montata utilizzando l'apposito attrezzo "A" cod. 14929100.

Cartuccia:

- Eseguire le operazioni di revisione in ordine inverso.

Canna:

- Eseguire in ordine inverso le operazioni di rimontaggio descritte per la sostituzione dell'olio cap.2 sez. D.

Stelo:

- Eseguire in ordine inverso le operazioni di rimontaggio descritte per la sostituzione dell'olio cap.2 sez. D.

Rimontaggio

- Infilare lo stelo sulla moto facendolo passare attraverso la base di sterzo, il semimanubrio e la testa di sterzo;
- Posizionare lo stelo nella posizione indicata dalla quota nel disegno.
- Stringere le viti sulla testa di sterzo, sui semimanubri, sulla base di sterzo alla coppia prescritta nella tabella del cap.4 della sezione B.

Réassemblage

Fourreau:

- Exécuter les opérations de révision dans l'ordre inverse sans oublier que le joint d'étanchéité interne "D" doit être monté à l'aide de l'outil "A" code 14929100 prévu à cet effet.

Cartouche:

- Exécuter les opérations de révision dans l'ordre inverse.

Tube:

- Exécuter dans l'ordre inverse les opérations de remontage décrites pour le remplacement de l'huile dans le chap. 2 sect. D.

Tige:

- Exécuter dans l'ordre inverse les opérations de remontage décrites pour le remplacement de l'huile dans le chap. 2 sect. D.

Remontage:

- Installer la tige sur la moto en la faisant passer à travers la base de direction, le demi-guidon et la tête de direction ;
- Disposer la tige à la hauteur indiquée dans le dessin;
- Serrer les vis sur la tête de direction, sur les demi-guidons, sur la base de direction au couple prescrit dans le tableau du chap. 4 de la section B.

Recomposición

Funda:

- Realizar en orden inverso las operaciones de revisión acordándose de que el anillo de estanqueidad interno "D" va montado utilizando la herramienta especial "A" cod. 14929100.

Cartucho:

- Realizar las operaciones de revisión en orden inverso.

Funda:

- Realizar en orden inverso las operaciones de montaje descritas para la sustitución del aceite cap 2 secciónD.

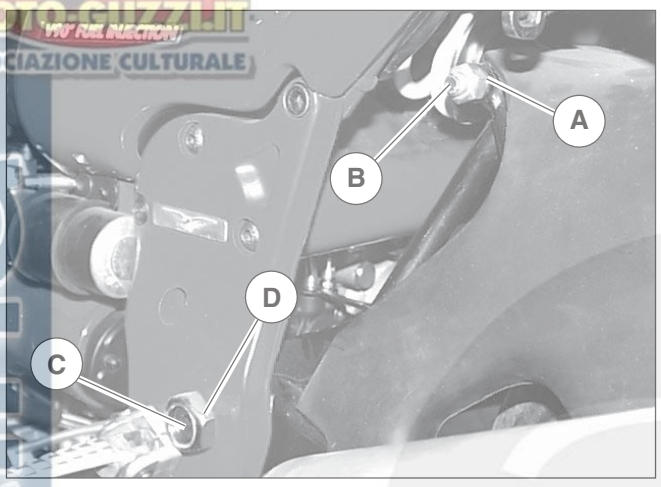
Vástago:

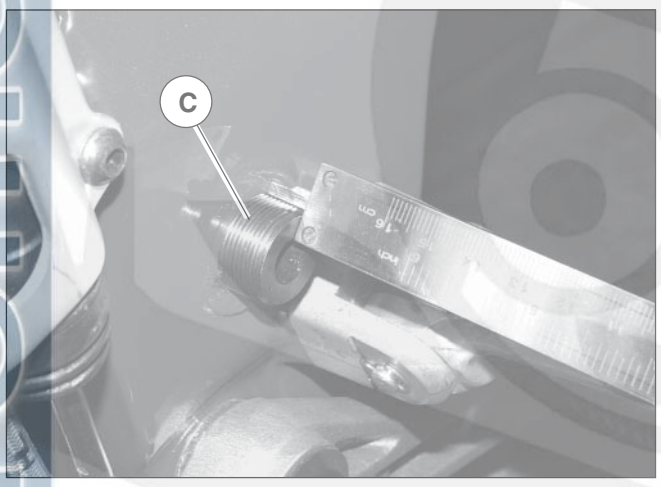
- Realizar en orden inverso las operaciones de montaje descritas para la sustitución del aceite cap 2 sección D.

Remontaje:

- Introducir el vástago en la moto haciendo que pase a través de la base de la dirección, el manillar y la cabeza de la dirección;
- Colocar el vástago en la posición indicada por la cuota en el diseño.
- Apretar los tornillos en la cabeza de la dirección, en el manillar, en la base de la dirección al par prescrito en la tabla en el cap. 4 de la sección B

MOTO GUZZI
MOTO GUZZI.IT
"MY" FUEL INJECTION
ASSOCIAZIONE CULTURALE

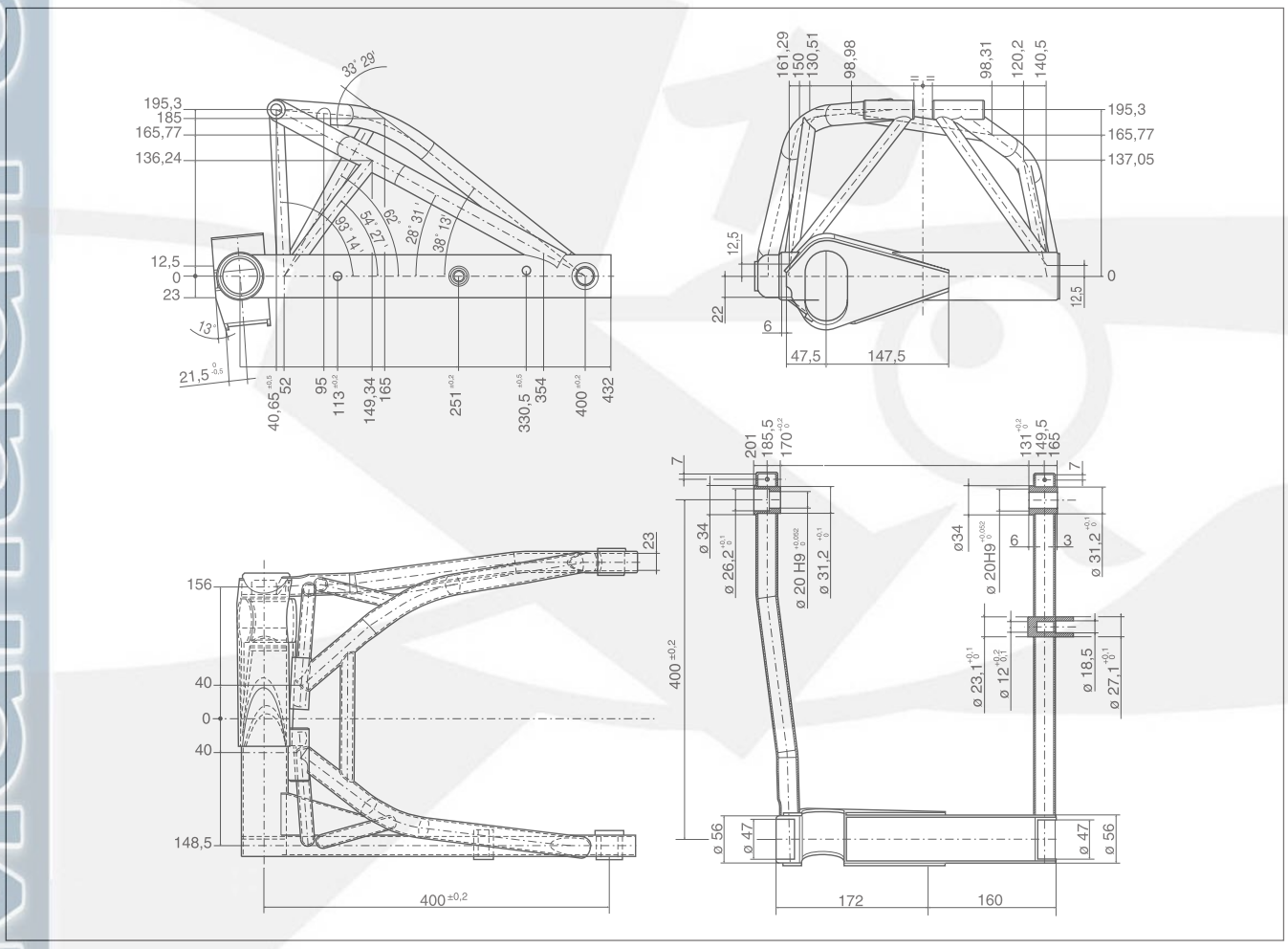




7 FORCELLONE POSTERIORE

Rimozione:

- Posizionare il motociclo su un supporto stabile;
- Rimuovere la ruota posteriore come descritto nel cap.2 di questa sezione;
- Rimuovere la scatola di trasmissione posteriore come descritto nel cap. 1 sez. O;
- Rimuovere i silenziatori come descritto nel cap. 2 sez. L;
- Smontare il parafango posteriore come riportato nel cap.2 sez. E;
- Svitare il dado “A” e rimuovere la vite di fulcraggio “B” dell’ammortizzatore al forcellone;
- Mantenendo bloccati i grani “C” di fissaggio al telaio, svitare e rimuovere i due dadi “D”;
- Prendere nota della quota di registrazione del forcellone perchè dovrà essere ripristinata al rimontaggio;
- Rimuovere i due perni “C”;
- Rimuovere il forcellone.



7 FOURCHE ARRIERE

Dépose:

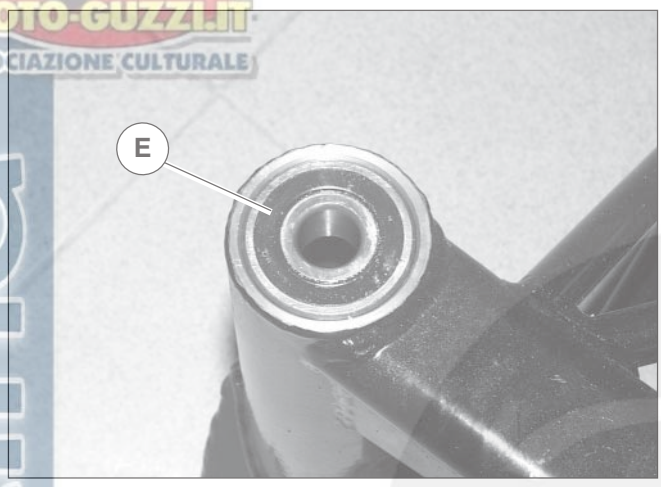
- Placer la motocyclette sur un support stable;
- Déposer la roue arrière comme décrit dans le chap. 2 de cette section ;
- Déposer le carter de transmission arrière comme décrit dans le chap. 1 sect. O ;
- Déposer les silencieux comme décrit dans le chap. 2 sect. L ;
- Démonter le garde-boue arrière comme indiqué dans le chap. 2 sect. E;
- Dévisser l'écrou "A" et déposer la vis de réglage du point d'appui "B" de l'amortisseur sur la fourche arrière ;
- En maintenant les écrous de fixation "C" bloqués au cadre , dévisser et déposer les deux écrous "D" ;
- Noter la cote de réglage de la fourche arrière puisque celle-ci devra être rétablie lors du remontage ;
- Déposer les deux axes "C" ;
- Déposer la fourche arrière.

7 BRAZO POSTERIOR

Retirada:

- Colocar el motociclo en un soporte estable;
- Retirar la rueda posterior como se describe en el cap. 2 de esta sección;
- Retirar la caja de transmisión posterior como se describe en el cap. 1 sección.O;
- Retirar los silenciadores como se describe en el cap 2 sección L;
- Desmontar el guardabarros posterior como se señala en el cap. 2 sección E;
- Desatornillar la tuerca "A" y retirar el tornillo de articulación "B" del amortiguador al brazo;
- Manteniendo bloqueados los pasadores "C" de fijación al chasis, desatornillar y retirar las dos tuercas "D";
- Tomar nota de la cuota de ajuste del brazo porque se deberá restaurar al momento del montaje;
- Retirar los dos pernos "C";
- Retirar el brazo.

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE



Controllo:

Controllare lo stato di usura dei cuscinetti "E" sull'asse di fulcraggio del forcellone sul telaio. Se fosse necessario sostituire i cuscinetti, estrarli con un estrattore reperibile in commercio.

IMPORTANTE

Una volta rimosso un cuscinetto dalla rispettiva sede non può essere riutilizzato.

Rimontaggio:

Eseguire le operazioni di smontaggio in ordine inverso.

Contrôle:

Contrôler l'état d'usure des roulements "E" sur l'axe de réglage du point d'appui de la fourche arrière sur le cadre. En cas de remplacement des roulements, les retirer en utilisant un extracteur du type dans le commerce.

IMPORTANT

Une fois déposé de son logement, le roulement ne peut plus être utilisé.

Remontage:

Pour le montage, exécuter les opérations de démontage dans l'ordre inverse.

Control:

Controlar el estado de desgaste de los cojinetes "E" en el eje de articulación del brazo en el chasis. Si fuese necesario sustituir los cojinetes, extraerlos con un extractor de los que se encuentran en comercio.

IMPORTANTE

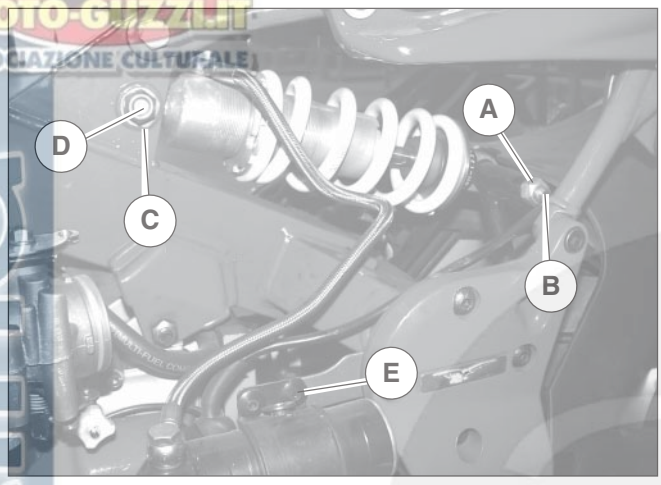
Una vez retirado el cojinete de la respectiva sede no puede volverse a utilizar.

Montaje:

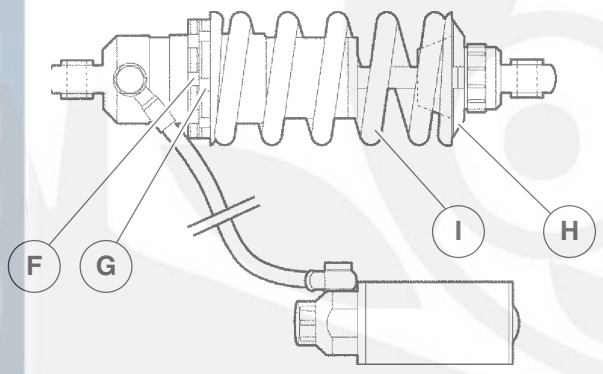
Realizar las operaciones de desmontaje en orden inverso.

Manuali d'officina
MOTO GUZZI.IT ASSOCIAZIONE CULTURALE

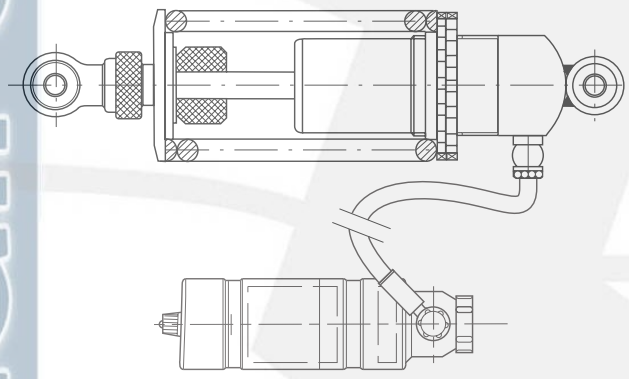
MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE



WHITE-POWER



SACHS-BOGE



8 AMMORTIZZATORE POSTERIORE

Rimozione:

Per rimuovere l'ammortizzatore posteriore dal telaio procedere nel seguente modo:

- Rimuovere la sella come descritto nel cap. 4 sez. E;
- Smontare il serbatoio carburante seguendo le operazioni riportate nel cap. 3 sez. I;
- Smontare i fianchetti laterali come descritto nel cap. 3 sez. E;
- Rimuovere la scatola filtro aria come descritto nel cap. 8 sez.I;
- Svitare il dado "A" e rimuovere la vite "B" con rondella dal lato opposto;
- Svitare il dado "C", rimuovere la vite "D" con rondella dal lato opposto;
- Svitare le due viti "E" di fissaggio al telaio del serbatoio olio;
- Rimuovere l'ammortizzatore dal telaio unitamente al serbatoio.

Controllo:

Prima di procedere alla scomposizione è necessario misurare la lunghezza precaricata della molla.
La quota rilevata dovrà essere ristabilita al rimontaggio.

Scomposizione:

- Allentare la controghiera "F" e la ghiera registro molla "G" utilizzando una chiave a settore o una attrezzatura specifica;
- Rimuovere lo scodellino appoggio molla "H" e la molla "I";
- Controllare visivamente l'ammortizzatore per individuare eventuali perdite d'olio e, in caso affermativo, sostituire l'ammortizzatore.

Rimontaggio:

- Inserire la molla nella custodia dell'ammortizzatore;
- Montare lo scodellino appoggio molla "H";
- Avvitare la ghiera registro molla "G" sino ad ottenere la lunghezza precedentemente misurata;
- Serrare la controghiera "F" contro la ghiera di registro precaricando la molla nella misura standard di 13 mm;
- Installare l'ammortizzatore sul telaio e sul forcellone e bloccare le viti di fissaggio alla coppia prescritta nella tabella delle coppie di serraggio cap.4 sez.B.

8 AMORTISSEUR ARRIERE

Dépose:

Pour déposer l'amortisseur arrière du cadre, procéder de la manière suivante :

- Déposer la selle comme décrit dans le chap. 4 sect. E;
- Démonter le réservoir à carburant, en exécutant les opérations mentionnées dans le chap. 3 sect. I ;
- Démonter les caches latéraux comme décrit dans le chap. 3 sect. E;
- Déposer le boîtier du filtre à air comme décrit dans le chap. 8 sect.; I
- Dévisser l'écrou "A" et déposer la vis "B" avec sa rondelle du côté opposé ;
- Dévisser l'écrou "C", déposer la vis "D" avec sa rondelle (côté opposé) ;
- Dévisser les deux vis "E" de fixation du réservoir à huile du cadre ;
- Déposer l'amortisseur avec le réservoir du cadre.

Contrôle:

Avant de procéder au désassemblage, il faut mesurer la longueur du ressort préchargé.
La valeur mesurée devra être rétablie lors du remontage.

Désassemblage:

- Desserrer le contre-écrou "F" et l'écrou de réglage du ressort "G" en utilisant une clé à secteur ou des outils spécifiques;
- Déposer la rondelle d'appui du ressort "H" et le ressort "I" ;
- Inspecter visuellement l'amortisseur pour repérer les fuites d'huile éventuelles. Dans le cas de fuites, remplacer l'amortisseur ;

Remontage:

- Sertir le ressort dans l'étui de l'amortisseur ;
- Monter la rondelle d'appui du ressort "H" ;
- Visser l'écrou de réglage du ressort "G" jusqu'à la longueur précédemment mesurée ;
- Serrer le contre-écrou "F" contre l'écrou de réglage en préchargeant le ressort à la valeur standard de 13 mm;
- Installer l'amortisseur sur le cadre et sur la fourche arrière et serrer les vis de fixation au couple prescrit dans le tableau des couples de serrage chap. 4 sect. B.

8 AMORTIGUADOR POSTERIOR

Retirada:

Para retirar el amortiguador posterior del chasis proceder de la siguiente manera:

- Retirar el sillín como se describe en el cap. 4 sección E;
- Desmontar el depósito de carburante siguiendo las operaciones señaladas en el cap. 3 sección.I;
- Desmontar las protecciones laterales como se describe en el cap. 3 sección.E;
- Retirar la caja del filtro del aire como se describe en el cap. 8 sección I;
- Desatornillar la tuerca "A" y retirar el tornillo "B" con arandela desde el lado opuesto;
- Desatornillar la tuerca "C", retirando el tornillo "D" con arandela desde el lado opuesto;
- Desatornillar los dos tornillos "E" de fijación al chasis del depósito del aceite;
- Retirar el amortiguador del chasis junto con el depósito.

Control:

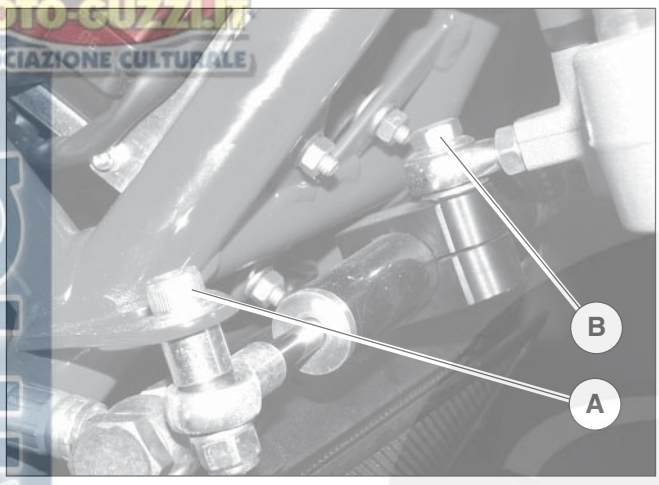
Antes de proceder a la descomposición es necesario medir la largura precargada del muelle.
La cuota medida debe restablecerse al momento del montaje.

Descomposición:

- Aflojar la contravirola "F" y la virola de regulación del muelle "G" utilizando una llave desector o una una herramienta específica;
- Retirar la cubeta de apoyo del muelle "H" y el muelle "I";
- Controlar visualmente el amortiguador para individuar eventuales pérdidas de aceite y, en caso afirmativo, sustituir el amortiguador.

Remontaje:

- Introducir el muelle en la protección del amortiguador;
- Montar la cubeta de apoyo del muelle "H";
- Atornillar la virola de regulación del muelle "G" hasta obtener la largura medida precedentemente;
- Apretar la contravirola "F" contra la virola de regulación precargando el muelle en la medida estándar de 13 mm;
- Instalar el amortiguador en el chasis y en el brazo y bloquear los tornillos de fijación al par prescrito en la tabla de los pares de cierre cap. 4 sección B.



9 AMMORTIZZATORE DI STERZO

La sua azione contribuisce a rendere lo sterzo più preciso e più stabile, migliorando la guidabilità del motociclo in ogni condizione; è fissato nella parte anteriore della moto fra base di sterzo e telaio

Smontaggio:

- Svitare la vite “A” di fissaggio al telaio;
- Svitare la vite “B” di fissaggio alla base di sterzo;
- Rimuovere l’ammortizzatore di sterzo.

Registrazione:

Consultare il cap. 7 sez. C.

Rimontaggio:

Eseguire le operazioni di smontaggio in ordine inverso.

10 PNEUMATICI

I pneumatici rientrano tra gli organi più importanti da controllare.
Da essi dipendono:
la stabilità, il confort di guida del veicolo ed in alcuni casi anche l’incolumità del pilota.
E’ pertanto sconsigliabile l’impiego di pneumatici che abbiano battistrada inferiori a 2 mm.
Anche una anormale pressione di gonfiaggio può provocare difetti di stabilità ed eccessiva usura del pneumatico.

Le pressioni prescritte sono:

- ruota anteriore: con una persona 2,3 BAR, con due persone 2,4 BAR;
- ruota posteriore: con una persona 2,5 BAR, con due persone 2,6 BAR.

NOTA

I valori sopra indicati si intendono per impiego normale (turistico). Per impiego a velocità massima continuativa, impiego su autostrada, é raccomandato un aumento di pressione di 0,1 BAR ai valori sopra indicati. (solo ruota anteriore).

MOTO-GUZZI ASSOCIAZIONE CULTURALE
Manuali d'officina

9 AMORTISSEUR DE DIRECTION

Par son action, l'amortisseur de direction assure à la colonne de direction une précision et une stabilité accrues, en améliorant ainsi la conduite de la motocyclette dans toutes les conditions. Il est fixé à l'avant de la moto entre la base de direction et le cadre.

Démontage:

- Dévisser la vis "A" de fixation au cadre ;
- Dévisser la vis "B" de fixation à la base de direction ;
- Déposer l'amortisseur de direction ;

Réglage:

Voir le chap. 7 sect. C.

Remontage:

Pour le montage, exécuter les opérations de démontage dans l'ordre inverse.

9 AMORTIGUADOR DE LA DIRECCIÓN

Su acción contribuye a rendir la dirección más precisa y estable, mejorando la conducción del motociclo en cualquier condición; está fijado en la parte anterior de la moto entre la base de la dirección y el chasis

Desmontaje:

- Desatornillar el tornillo "A" de fijación al chasis;
- Desatornillar el tornillo "B" de fijación en la base de la dirección;
- Retirar el amortiguador de la dirección.

Ajuste:

Consultar el cap. 7 secciónC.

Remontaje:

Realizar las operaciones de desmontaje en orden inverso.

10 PNEUMATIQUES

Les pneumatiques rentrent parmi les organes les plus importants à contrôler.
Des pneus dépendent :
la stabilité, le confort de conduite du véhicule et, dans quelques cas, la sécurité du conduteur.
Il est donc conseillé d'utiliser des pneus ayant une bande de roulement inférieure à 2 mm.
Une pression de gonflage anormale peut aussi compromettre la stabilité et causer une usure excessive du pneu.

Les valeurs de pression prescrites sont :

- roue avant : avec une personne 2,3 bar , avec deux personnes 2,4 bar ;
- roue arrière : avec une personne 2,5 bar , avec deux personnes 2,6 bar .

NOTE

Les valeurs ci-dessus s'entendent pour une utilisation normale (touristique). Pour une utilisation constante aux vitesses maximales ou sur l'autoroute, il est conseillé d'augmenter la pression de 0,1 bar par rapport aux valeurs ci-dessus. (uniquement la roue avant).

10 NEUMÁTICOS

Los neumáticos pertenecen al grupo de órganos que es más importante controlar.
De ellos dependen:
La estabilidad, el confort de conducción del vehículo y en algunos casos también la incolumidad del piloto.
Es aconsejable, por lo tanto, el uso de neumáticos que tengan una banda de rodamiento inferior a 2mm.
También una presión anormal de hinchado puede provocar defectos de estabilidad y un desgaste excesivo del neumático.

Las presiones prescritas son:

- rueda anterior: con una persona 2,3 BAR, con dos personas 2,4 BAR;
- rueda posterior: con una persona 2,5 BAR, con dos personas 2,6 BAR

NOTA

Los valores señalados precedentemente se consideran para un uso normal (turístico). Para un uso a velocidad máxima continuada, empleo en autopista, se recomienda un aumento de la presión de 0,1 BAR a los valores indicados anteriormente. (solo rueda anterior).

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

IMPORTANTE

In caso di sostituzione del pneumatico si consiglia di utilizzare marca e tipo di primo equipaggiamento.

Misurate la pressione dei pneumatici quando essi sono freddi.

Smontaggio e Rimontaggio:

Il motociclo è equipaggiato con cerchi in lega leggera che, pur presentando una notevole resistenza meccanica, possono tuttavia essere danneggiati, sia dal lato estetico che funzionale, dall'uso di non appropriati attrezzi usati durante le operazioni di smontaggio e di montaggio del pneumatico sul cerchio.
Pertanto per le suddette operazioni si consiglia l'impiego di ferri che non presentino nervature e spigoli sulle parti che dovranno andare a contatto con il bordo del cerchio.
La superficie di contatto dovrà essere ampia, ben levigata e con i bordi opportunamente arrotondati; l'uso di uno degli appositi lubrificanti reperibili in commercio facilita lo scorrimento e l'assestamento del pneumatico sul cerchio durante lo smontaggio e il rimontaggio ed elimina la necessità di carichi elevati sui ferri; a tal proposito é anche importantissimo che i talloni del pneumatico siano ben assestati nel canale centrale del cerchio.
Durante il montaggio dei pneumatici occorre inoltre tenere presente che le coperture che presentano eventualmente una freccia stampigliata sul fianco laterale dovranno essere montate nel seguente modo:

- Con la freccia rivolta nel senso della rotazione di marcia per la ruota posteriore;
- Con la freccia rivolta in senso contrario alla rotazione di marcia per la ruota anteriore.

N.B.

Quanto sopra è valido salvo indicazioni contrarie riportate sul pneumatico.

MOTO GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

IMPORTANT

En cas de remplacement du pneu, il est conseillé d'utiliser des pneus de la même marque et du même type du premier équipement.

La pression des pneus est à mesurer lorsque ceux-ci sont froids.

Démontage et Remontage:

La motocyclette est équipée de jantes en alliage léger qui, malgré la grande résistance mécanique, peuvent être endommagés, du point de vue esthétique et fonctionnel, suite à l'emploi d'outils inappropriés pendant les opérations de démontage et de montage du pneu sur la jante.
Pour lesdites opérations il est donc conseillé d'utiliser d'outils qui ne présentent pas de nervures ni d'arêtes sur les parties qui seront au contact du bord de la jante: la surface de contact devra être ample, bien polie et avec les bords convenablement arrondis ; l'emploi des lubrifiants préconisés dans le commerce facilite le glissement et l'installation du pneu sur la jante pendant le démontage et le remontage, tout en éliminant la nécessité de charges élevées sur les outils ; à ce propos, il est très important que les talons du pneumatique soient bien installés dans le canal central de la jante.
Pendant le montage des pnes, il faut en outre tenir compte du fait que les pneus qui présentent une flèche estampée sur le côté devront être montés de la manière suivante :

- Avec la flèche tournée dans le sens de marche pour la roue arrière ;
- Avec la flèche tournée dans le sens contraire de marche pour la roue avant.

N.B.

Ces indications sont valables sauf l'existence d'instructions contraires sur le pneu.

IMPORTANTE

En caso de sustitución del neumático se aconseja utilizar la marca y el tipo del primer equipamiento.

Midan la presión de los neumáticos cuando estén fríos.

Desmontaje y Montaje:

El motociclo está equipado con llantas de aleación ligera que, aunque presenten una notable resistencia mecánica, pueden ser dañadas, sea desde el punto de vista estético que funcional, por el uso de herramientas no apropiadas usadas durante las operaciones de desmontaje y montaje del neumático en la llanta.
Por lo tanto, para dichas operaciones se aconseja el uso de herramientas que no presenten nervaduras y salientes en las partes que deberán estar en contacto con el borde de la llanta.
La superficie de contacto deberá ser amplia, bien pulida y con los bordes oportunamente redondeados; El uso de uno de los lubrificantes que se encuentran en comercio facilita el deslizamiento y asentamiento del neumático en la llanta durante el desmontaje y montaje y elimina la necesidad de cargas elevadas en las herramientas; A tal propósito es importantísimo también que los talones del neumático estén bien asentados en el canal central de la llanta.
Durante el montaje de los neumáticos es necesario tener presente además que las cubiertas que presentan eventualmente una flecha estampada en el lado lateral deberán montarse de la siguiente manera:

- Con la flecha dirigida en el sentido de la rotación de la marcha para la rueda posterior;
- Con la flecha dirigida en el sentido contrario a la rotación de marcha para la rueda anterior.

NOTA

Todo lo anteriormente señalado es válido salvo indicaciones contrarias señaladas en el neumático.

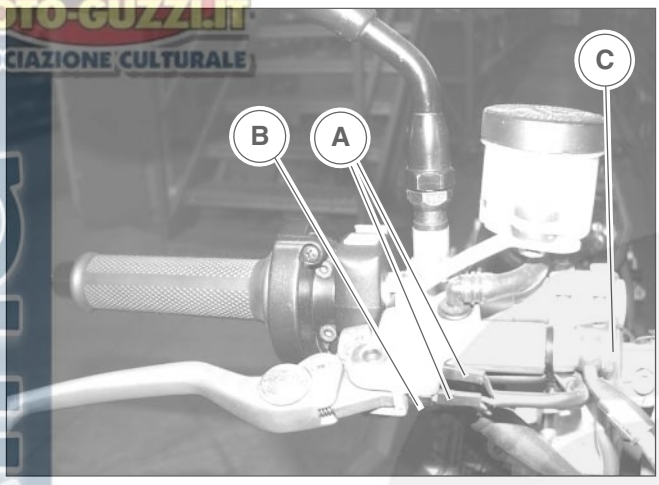
MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

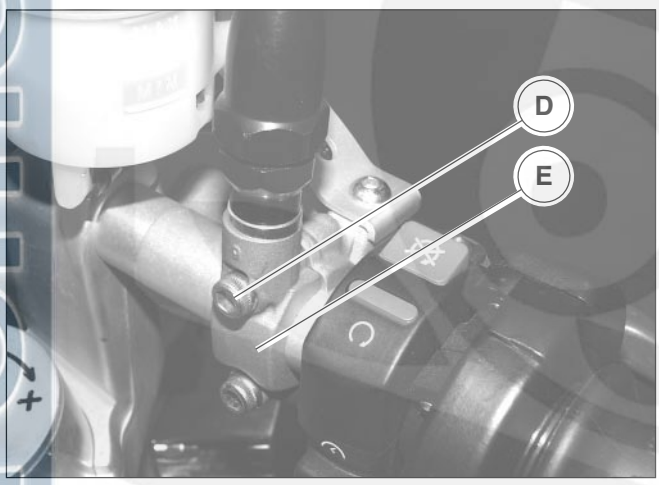
COMANDI

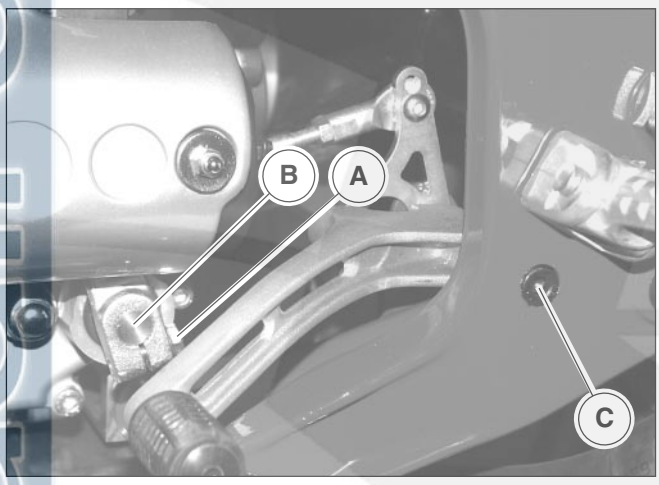
COMMANDES

MANDOS

Manuali d'officina







1 COMANDO IDRAULICO FRIZIONE E FRENO ANTERIORE

Smontaggio leva frizione e freno anteriore:

- Svuotare completamente l'impianto idraulico come descritto al cap. 2 sez. D;
- Scollegare le connessioni "A" del microinterruttore "B"
- Svitare la vite cava "C" che fissa il tubo alla pompa;
- Rimuovere il tubo e le guarnizioni dalla pompa;
- Svitare le due viti "D" che fissano la pompa al semimanubrio mediante il cavallotto "E";
- Rimuovere la pompa completa di serbatoio e leva;

Rimontaggio:

- Montare la pompa sul semimanubrio serrando le due viti di fissaggio;
- Ricollegare il tubo alla pompa avvitando la vite cava alla coppia prescritta in tabella nel cap. 4 sez. B;
- Installare il microinterruttore sulla pompa;
- Procedere al riempimento dell'impianto con liquido per impianti idraulici prescritto.

2 COMANDO CAMBIO

Smontaggio:

- Per essere sicuri del corretto rimontaggio segnare la posizione della leva con un pennarello prima di procedere allo smontaggio;
- Allentare la vite "A" di fissaggio della leva comando cambio all'albero selettore "B";
- Sfilare la leva dell'alberino selettore e lasciarla collegata al pedale;
- Svitare e rimuovere la vite "C" facendo attenzione dalla parte opposta al dado, alle boccole e alla rondella;
- Rimuovere la leva completa dal telaio.

Rimontaggio:

- Eseguire le operazioni di smontaggio in ordine inverso;
- Ricordarsi di inserire la leva sull'alberino selettore nella posizione corretta utilizzando la tacca segnata prima dello smontaggio.

1 COMMANDE HYDRAULIQUE D'EMBRAYAGE ET DE FREIN AVANT

Démontage du levier d'embrayage et de frein avant :

- Vidanger complètement le circuit hydraulique comme décrit dans le chap. 2 sect. D;
- Déconnecter les connexions "A" du micro-interrupteur "B" ;
- Dévisser la vis creuse "C" qui fixe le tuyau au maître-cylindre ;
- Déposer le tuyau et les joints du maître-cylindre ;
- Dévisser les deux vis "D" qui fixent le maître-cylindre au demi-guidon par l'intermédiaire du cavalier "E" ;
- Déposer le maître-cylindre avec le réservoir et le levier;

Remontage:

- Monter le maître-cylindre sur le demi-guidon en serrant les deux vis de fixation ;
- Brancher à nouveau le tuyau sur le maître-cylindre en serrant la vis creuse au couple prescrit dans le tableau du chap. 4 sect. B ;
- Installer le microinterrupteur sur le maître-cylindre ;
- Remplir le circuit avec le liquide prescrit pour circuits hydrauliques .

1 MANDO HIDRÁULICO EMBRAGUE Y FRENO ANTERIOR

Desmontaje de la palanca del embrague y del freno anterior:

- Vaciar completamente la instalación hidráulica como se describe en el cap. 2 secciónD;
- Desconectar las conexiones "A" del microinterruptor "B";
- Desatornillar el tornillo ranura "C" que fija el tubo a la bomba;
- Retirar el tubo y las guarniciones de la bomba;
- Desatornillar los dos tornillos "D" que fijan la bomba al semimanillar mediante el caballete "E".
- Retirar la bomba junto al depósito y la palanca;

Remontaje:

- Montar la bomba en el manillar apretando los dos tornillos de fijación;
- Volver a conectar el tubo a la bomba atornillando el tornillo ranura al par prescrito en la tabla en el cap. 4 sección B;
- Instalar el microinterruptor en la bomba;
- Proceder al llenado de la instalación con el líquido para instalaciones hidráulicas prescrito.

2 COMMANDE BOITE DE VITESSES

Démontage:

- Pour remonter les pièces de manière correcte, avant de procéder au démontage, marquer la position du levier à l'aide d'un feutre ;
- Desserrer la vis "A" de fixation du levier boîte de vitesses à l'arbre sélecteur "B" ;
- Extraire le levier de l'arbre sélecteur et le laisser connecté à la pédale ;
- Dévisser et déposer la vis "C", en faisant attention aux douilles et à la rondelle du côté opposé de l'écrou;
- Déposer le levier complet du cadre .

Remontage:

- Exécuter les opérations de démontage dans l'ordre inverse.
- Ne pas oublier de sertir le levier sur l'arbre sélecteur dans la position correcte en faisant référence au trait marqué avant le démontage.

2 MANDO CAMBIO

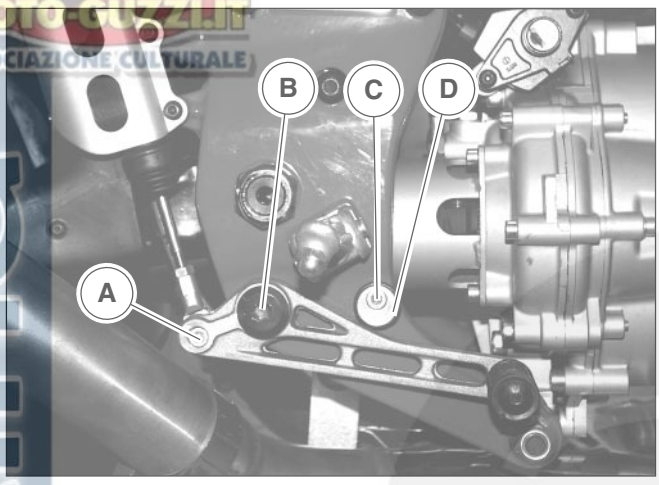
Desmontaje:

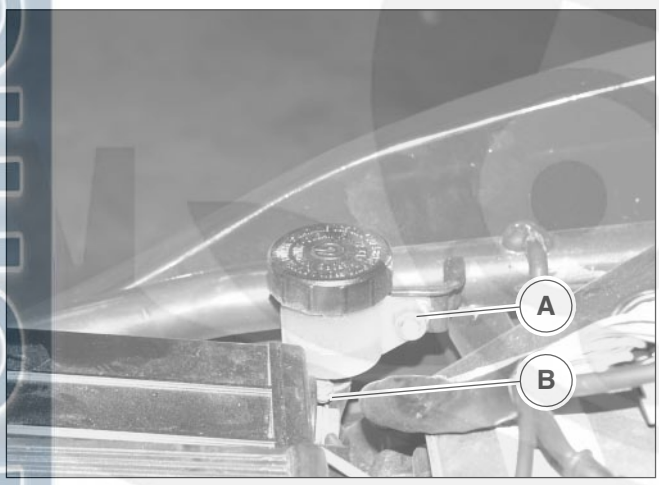
- Para estar seguros del correcto montaje marcar la posición de la palanca con un rotulador antes del proceder al desmontaje;
- Aflojar el tornillo "A" de fijación de la palanca de mando del cambio al árbol selector "B";
- Sacar la palanca del árbol del selector y dejarla conectada al pedal;
- Desatornillar y retirar el tornillo "C" prestando atención a la parte opuesta a la tuerca, a los bujes y a la arandela;
- Retirar la palanca completa del chasis.

Remontaje:

- Realizar las operaciones de desmontaje en orden inverso;
- Acuerdénse de introducir la palanca en el árbol del selector en la posición correcta utilizando la marca señalada antes del desmontaje.

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE





3 COMANDO FRENO POSTERIORE

Smontaggio:

- Svitare la vite di collegamento “A” della leva comando cambio alla pompa e rimuoverla assieme al controdado;
- Svitare il perno “B” di fissaggio leva al telaio e rimuoverlo assieme alla boccola e alla rondella;
- Rimuovere la leva dal telaio;
- Svitare la vite “C” e rimuovere l’anello OR e l’eccentrico “D” dal telaio;

Smontaggio serbatoio:

- Svuotare completamente l’impianto idraulico come descritto nel cap. 2 della sez. D;
- Sganciare la sella come descritto nel cap. 4 della sez. E;
- Svitare e rimuovere il dado “A” e la rondella;
- Allentare la fascetta “B” del tubo;
- Sfilare il tubo dall’innesto sul serbatoio;
- Rimuovere il serbatoio.

Rimontaggio:

Eseguire le operazioni di smontaggio in ordine inverso.

3 COMMANDE DE FREIN ARRIERE

Démontage:

- Dévisser la vis “A” qui relie le levier de commande boîte de vitesses au maître-cylindre et déposer la vis et le contre-écrou ;
- Dévisser l’axe “B” qui fixe le levier au cadre et déposer celui-ci avec la douille et la rondelle ;
- Déposer le levier du cadre ;
- Dévisser la vis “C” et déposer le joint torique et l’excentrique “D” du cadre .

Démontage du réservoir:

- Vidanger complétement le circuit hydraulique comme décrit dans le chap. 2 de la section D ;
- Décrocher la selle comme décrit dans le chap. 4 de la section E;
- Dévisser et déposer l’écrou “A” et la rondelle ;
- Desserrer le collier “B” du tuyau ;
- Extraire le tuyau du raccord sur le réservoir ;
- Déposer le réservoir.

Remontage:

Pour le montage, exécuter les opérations de démontage dans l’ordre inverse.

3 MANDO FRENO POSTERIOR

Desmontaje:

- Desatornillar el tornillo de conexión “A” de la palanca de mando del cambio a la bomba y retirarla junto a la contratuerca;
- Desatornillar el perno “B” de fijación de la palanca al chasis y retirarlo junto al buje y la arandela;
- Retirar la palanca del chasis;
  Desatornillar el tornillo “C” y retirar la junta tórica y el excétrico “D” del chasis;

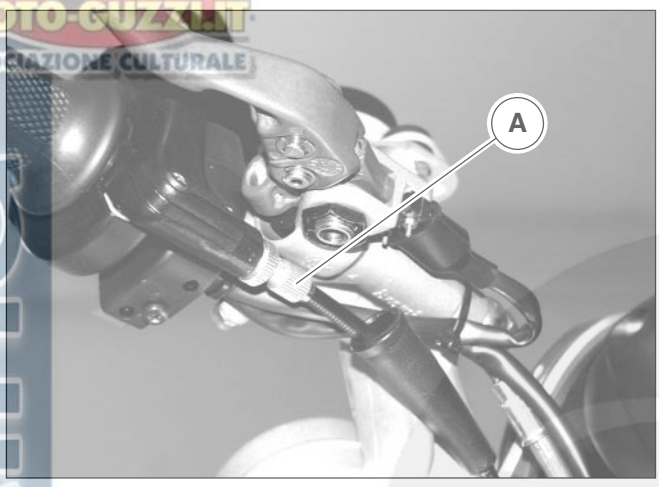
Desmontaje del depósito:

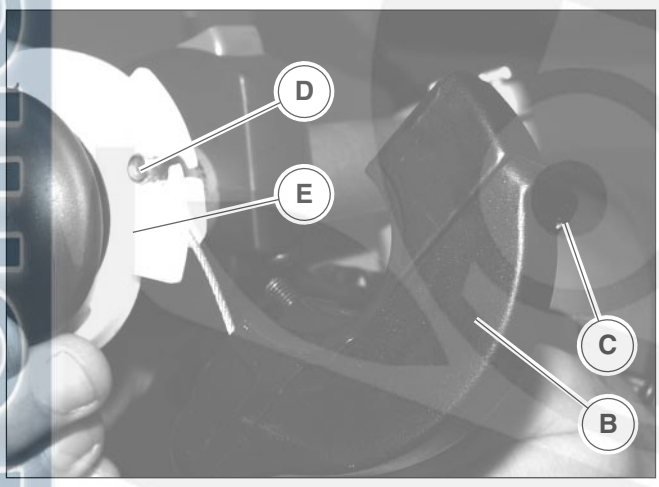
- Vaciar completamente la instalación hidráulica como se describe en el cap. 2 de la secciónD;
- Desenganchar el sillín como se describe en el cap. 4 de la secciónE;
- Desatornillar y retirar la tuerca “A” y la arandela;
- Aflojar la virola “B” del tubo;
- Sacar el tubo del acoplamiento en el depósito;
- Retirar el depósito.

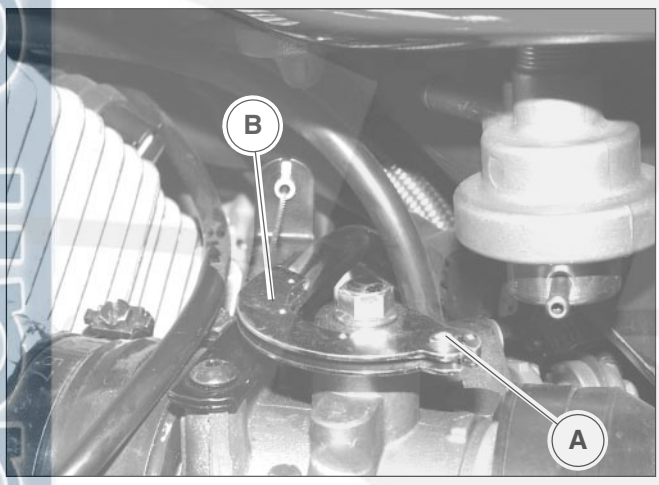
Remontaje:

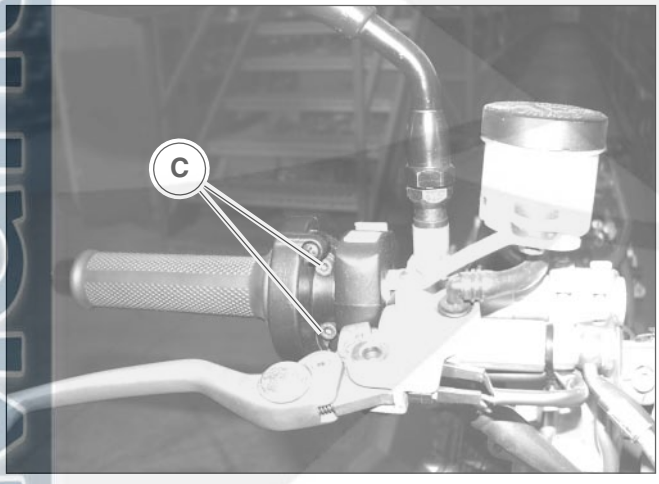
Realizar las operaciones de desmontaje en orden inverso.

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE









4 COMANDO ACCELERATORE / STARTER

Comando acceleratore

La manopola di comando dell'acceleratore, in tutte le posizioni di sterzata, deve avere una corsa a vuoto, misurata sulla periferica del bordino della manopola, di 1,5 ÷ 2 mm.
Se é necessario regolarla; agire sull'apposito registro "A" situato in corrispondenza del comando stesso.
Verificare, agendo sul comando, il funzionamento scorrevole del cavo interno: se si manifestano attriti o impuntamenti sostituirlo.

Manutenzione cavo acceleratore:

- Rimuovere il coperchietto "B" svitando le due viti "C" di fissaggio;
- Ingrassare l'estremità del cavo "D" e la carrucola "E";
- Richiudere con molta attenzione il comando inserendo il cavo "D" nella slitta del coperchietto "B";
- Bloccare il coperchio con le due viti "C" di fissaggio.

Smontaggio:

- Rimuovere il cavo "A" dal tamburo "B" dell'acceleratore sul corpo farfallato;
- Allentare le due viti "C" e sfilare dal semimanubrio il comando acceleratore unitamente al cavo.

Rimontaggio:

- Installare il cavo acceleratore nel telaio nella stessa posizione che aveva prima dello smontaggio;
- Inserire il comando acceleratore nel semimanubrio e serrare le viti "C";
- Collegare il cavo al tamburo dell'acceleratore sul corpo farfallato.

4 COMMANDE D'ACCELERATEUR/ STARTER

Commande d'accélérateur

La course à vide de la poignée de commande de l'accélérateur, dans toutes les positions de braquage, doit correspondre à 1,5 ÷ 2 mm (valeurs mesurées sur le bord de la poignée).
Si nécessaire, régler la course : agir sur le dispositif de réglage "A" prévu à cet effet situé en correspondance de la commande.
En agissant sur la commande, vérifier le bon fonctionnement du câble interne qui doit glisser aisément. En cas de frictions ou de talonnages, remplacer le câble.

Entretien du câble d'accélérateur:

- Déposer la cache "B" en desserrant les deux vis "C" de fixation ;
- Graisser l'extrémité du câble "D" et la poulie "E" ;
- Refermer avec prudence la commande en introduisant le câble "D" dans la glissière de la cache "B" ;
- Bloquer la cache par les deux vis "C" de fixation ;

Démontage:

- Déposer le câble "A" du tambour "B" de l'accélérateur sur le corps papillon ;
- Desserrer les deux vis "C" et extraire du demi-guidon la commande d'accélérateur avec le câble ;

Remontage:

- Installer le câble d'accélérateur dans le cadre, dans la position où il se trouvait avant le démontage ;
- Sertir la commande d'accélérateur dans le demi-guidon et serrer les vis "C" ;
- Brancher le câble sur le tambour de l'accélérateur sur le corps papillon.

4 MANDO ACELERADOR/STARTER

Mando acelerador

El pomo de mando del acelerador, en todas las posiciones de viraje, debe tener una carrera en vacío, medida en la periférica del borde del pomo, de 1,5 a 2 mm.
Regularla si es necesario; Mover el regulador especial "A" situado en correpondencia con el propio mando.
Verificar, moviendo el mando, el funcionamiento suelto del cable interno; Si se manifiestan rozamientos o tropiezos sustituirlo.

Mantenimiento del cable del acelerador:

- Retirar la tapa "B" desatornillando los dos tornillos "C" de fijación;
- Engrasar la extremidad del cable "D" y la polea "E";
- Volver a cerrar con mucho cuidado el mando introduciendo el cable "D" en la guía de la tapa "B";
- Bloquear la tapa con los dos tornillos "C" de fijación.

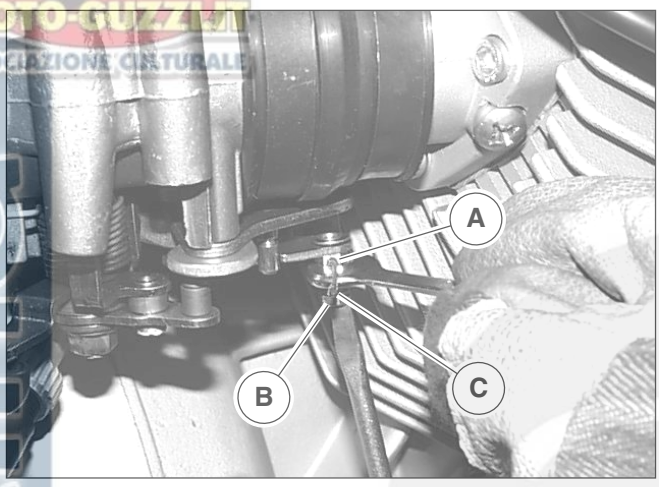
Desmontaje:

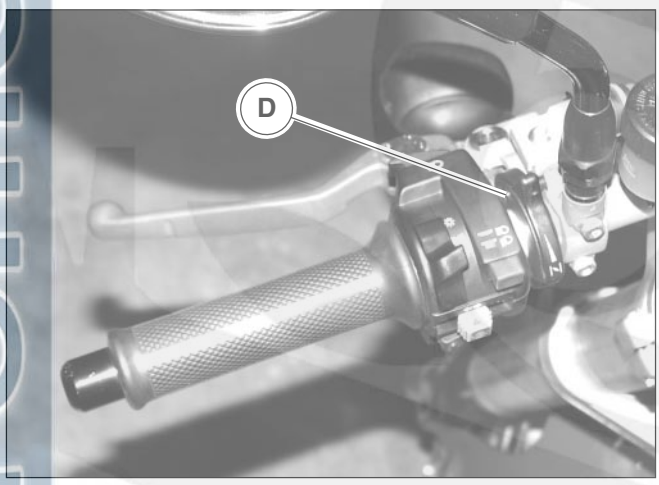
- Retirar el cable "A" del tambor "B" del acelerador en el cuerpo con válvula de estrangulamiento;
- Aflojar los dos tornillos "C" y sacar del semimanillar el mando del acelerador junto al cable.

Remontaje:

- Instalar el cable del acelerador en el chasis en la misma posición que tenía antes del desmontaje;
- Introducir el mando del acelerador en el manillar y apretar los tornillos "C";
- Conectar el cable al tambor del acelerador en el cuerpo de estrangulamiento.

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE





COMANDO STARTER

Smontaggio:

- Rimuovere la manopola e il gruppo comandi di sinistra come descritto nel cap.4 della sez. P;
- Con una chiave tenere fermo il dado “A” cavo e con un cacciavite svitare la vite “B”;
- Sfilare il cavo “C” dal dado;
- Svitare le due viti “D” di fissaggio alla pompa frizione;
- Sfilare il comando starter dal semimanubrio unitamente al cavo.

Rimontaggio:

Eseguire le operazioni di smontaggio in ordine inverso.

MOTO GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

Manuali d'officina

COMMANDE DE STARTER

Démontage:

- Déposer la poignée et le groupe gauche des commandes comme décrit dans le chap.4 de la sect. P ;
- À l'aide d'une clé, maintenir l'écrou "A" qui fixe le câble et dévisser la vis "B" à l'aide d'un tournevis ;
- Extraire le câble "C" de l'écrou ;
- Dévisser les deux vis "D" de fixation à la pompe d'embrayage ;
- Extraire la commande de starter avec le câble du demi-guidon.

Remontage:

Pour le montage, exécuter les opérations de démontage dans l'ordre inverse.

MANDO STARTER

Desmontaje:

- Retirar el pomo y el grupo de mandos de la izquierda como se describe en el cap. 4 de la sección.P;
- Con una llave tener sujeta la tuerca "A" cable y con un destornillador desatornillar el tornillo "B";
- Sacar el cable "C" de la tuerca;
- Desatornillar los dos tornillos "D" de fijación a la bomba del embrague;
- Sacar el mando del starter del semimanillar junto al cable.

Remontaje:

Realizar las operaciones de desmontaje en orden inverso.

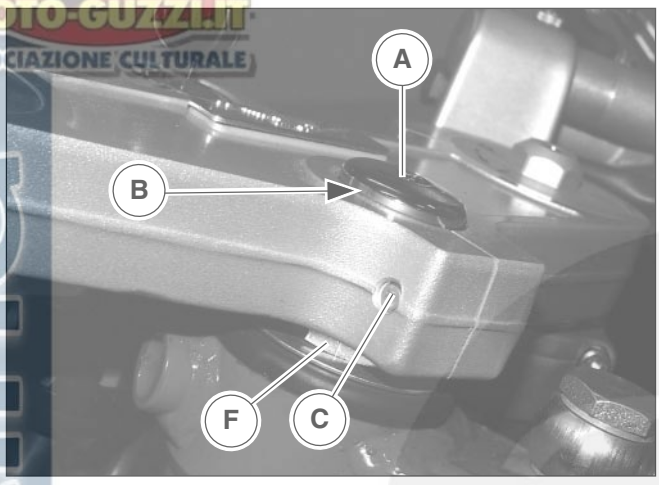
MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

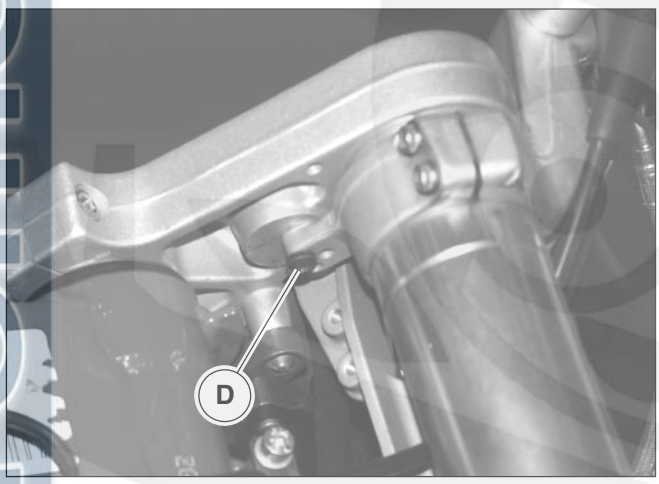
TELAIO

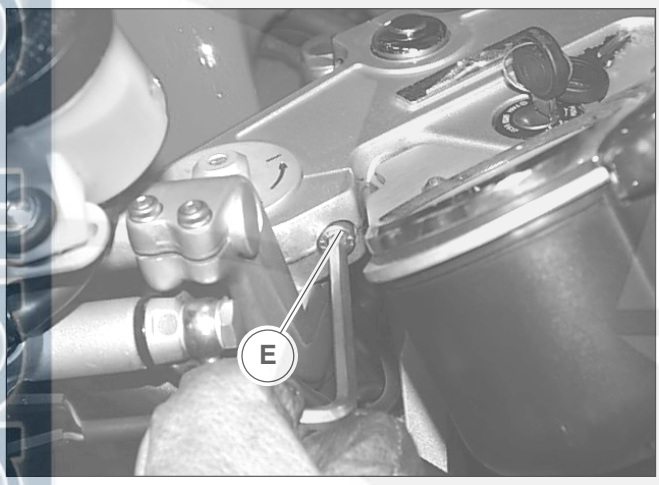
CADRE

CHASIS

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE







1 STERZO

Smontaggio:

- Rimuovere le pinze freno anteriori come descritto nel cap. 4 sez. F;
- Rimuovere il coperchietto “A”;
- Svitare il sottostante dado di tenuta “B”;
- Allentare la vite “C”;
- Svitare le viti “D” di fissaggio ai semimanubri;
- Allentare le due viti “E”;
- Sollevare e rimuovere la testa di sterzo;
- Svitare il dado “F”;
- Rimuovere l’assieme forcella, ruota, parafango.

Rimontaggio:

- Eseguire le operazioni di smontaggio in ordine inverso.

MOTO-GUZZI
ASSOCIAZIONE CULTURALE

Manuali d'officina

1 DIRECTION

Démontage:

- Déposer les étriers de frein avant comme décrit dans le chap. 4 sect. F ;
- Déposer la cache “A” ;
- Dévisser l’écrou de maintien “B” sous-jacent ;
- Desserrer la vis “C” ;
- Dévisser les vis “D” de fixation aux demi-guidons ;
- Desserrer les deux vis “E” ;
- Soulever et déposer la tête de direction ;
- Dévisser l’écrou “F” ;
- Déposer l’ensemble fourche-roue-garde-boue.

Remontage:

- Exécuter les opérations de démontage dans l’ordre inverse.

1 DIRECCIÓN

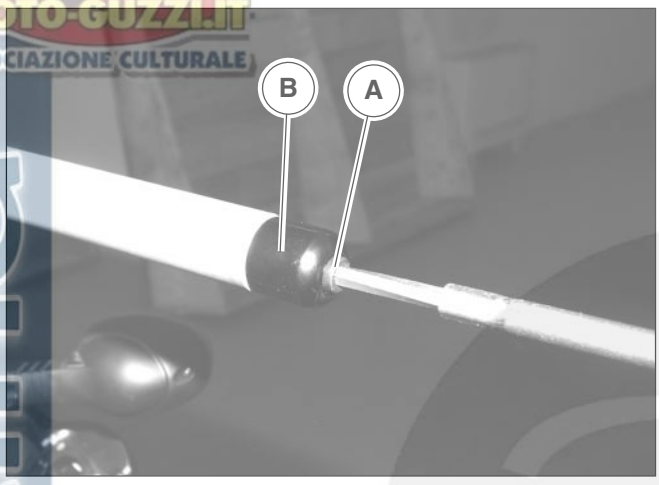
Desmontaje:

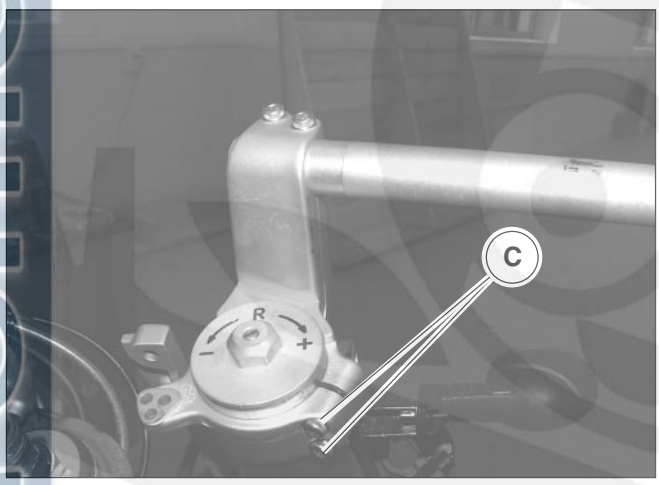
- Retirar las pinzas del freno anterior como se describe en el cap. 4 secciónF;
- Retirar la tapa “A”;
- Desatornillar la tuerca de estanqueidad inferior “B”;
- Aflojar el tornillo “C”;
- Desatornillar los tornillos “D” de fijación al semimanillar;
- Aflojar los dos tornillos “E”;
- Elevar y retirar la cabeza de la dirección;
- Desatornillar la tuerca “F”;
- Retirar el conjunto de horquilla, rueda y guardabarros.

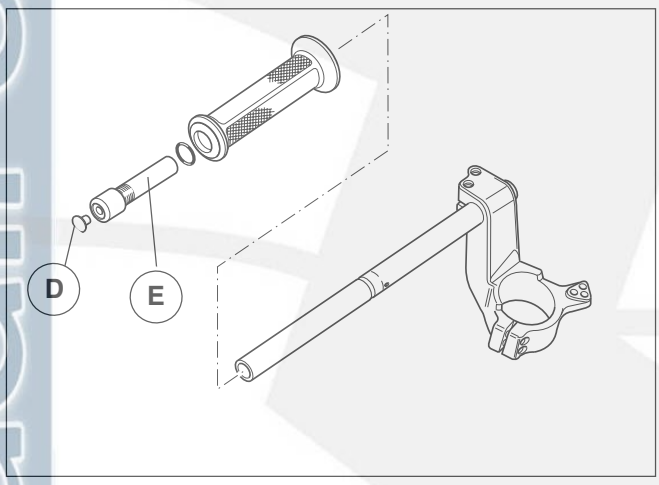
Remontaje:

- Realizar las operaciones de desmontaje en orden inverso.

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE







2 SEMIMANUBRI

Lato Dx

Smontaggio 1° serie:

- Rimuovere il comando acceleratore come descritto nel cap.4 sez. G;
- Rimuovere il gruppo comandi di destra come descritto nel cap.4 sez. P;
- Rimuovere la pompa freno anteriore come descritto nel cap. 1 sez. G;
- Svitare la vite “A” e rimuovere l’equilibratore “B” dal semimanubrio;
- Rimuovere la testa di sterzo come descritto nel cap. 1 di questa sezione;
- Svitare le due viti “C” e rimuovere il semimanubrio dalla moto.

Smontaggio 2° serie:

- Rimuovere le parti descritte per lo smontaggio 1°serie;
- Rimuovere il tappo “D” e svitare l’equilibratore “E”.

Rimontaggio:

Eseguire le operazioni di smontaggio in ordine inverso.

Lato Sx

Smontaggio 1° serie:

- Rimuovere il gruppo comandi di sinistra come descritto nel cap.4 sez. P;
- Rimuovere il comando starter come descritto nel cap. 4 sez. G;
- Rimuovere la pompa della frizione come descritto al cap.1 sez. G;
- Svitare la vite “A” e rimuovere l’equilibratore “B” dal semimanubrio;
- Rimuovere la testa di sterzo come descritto nel cap. 1 di questa sezione;
- Svitare le due viti “C” e rimuovere il semimanubrio dalla moto.

Smontaggio 2° serie:

- Rimuovere le parti descritte per lo smontaggio 1°serie;
- Rimuovere il tappo “D” e svitare l’equilibratore “E”.

Rimontaggio:

Eseguire le operazioni di smontaggio in ordine inverso.

MOTO-GUZZI
ASSOCIAZIONE CULTURALE

2 DEMI-GUIDONS

Côté droit

Démontage 1e série:

- Déposer la commande d'accélérateur comme décrit dans le chap. 4 sect. G ;
- Déposer le groupe droit des commandes comme décrit dans le chap. 4 sect. P ;
- Déposer le maître-cylindre de frein avant comme décrit dans le chap. 1 sect. G ;
- Dévisser la vis "A" et déposer l'équilibrateur "B" du demi-guidon ;
- Déposer la tête de direction comme décrit dans le chap. 1 de cette section ;
- Dévisser les deux vis "C" et déposer le demi-guidon de la moto ;

Démontage 2e série:

- Déposer les pièces mentionnées pour le démontage de la 1e série ;
- Déposer le bouchon "D" et dévisser l'équilibrateur "E".

Remontage:

Pour le montage, exécuter les opérations de démontage dans l'ordre inverse.

Côté gauche

Démontage 1e série:

- Déposer le groupe gauche des commandes comme décrit dans le chap. 4 sect. P ;
- Déposer la commande de starter comme décrit dans le chap. 4 sect. G ;
- Déposer la pompe d'embrayage comme décrit dans le chap. 1 sect. G ;
- Dévisser la vis "A" et déposer l'équilibrateur "B" du demi-guidon;
- Déposer la tête de direction comme décrit dans le chap. 1 de cette section ;
- Dévisser les deux vis "C" et déposer le demi-guidon de la moto ;

Démontage 2e série:

- Déposer les pièces mentionnées pour le démontage de la 1e série ;
- Déposer le bouchon "D" et dévisser l'équilibrateur "E".

Remontage:

Pour le montage, exécuter les opérations de démontage dans l'ordre inverse.

2 SEMIMANILLAR

Lado derecho

Desmontaje 1º serie:

- Retirar el mando del acelerador como se describe en el cap. 4 secciónG;
- Retirar el grupo de mandos de la derecha como se describe en el cap. 4 sección.P;
- Retirar la bomba del freno anterior como se describe en el cap. 1 sección G;
- Desatornillar los tornillos "A" y retirar el equilibrador "B" desde el semimanillar;
- Retirar la cabeza de la dirección como se describe en el cap. 1 de esta sección;
- Desatornillar los dos tornillos "C" y retirar el semimanillar de la moto.

Desmontaje 2º serie:

- Retirar las partes descritas para el desmontaje 1º serie;
- Retirar el tapón "D" y desatornillar el equilibrador "E".

Remontaje:

Realizar las operaciones de desmontaje en orden inverso.

Lado izquierdo

Desmontaje 1º serie:

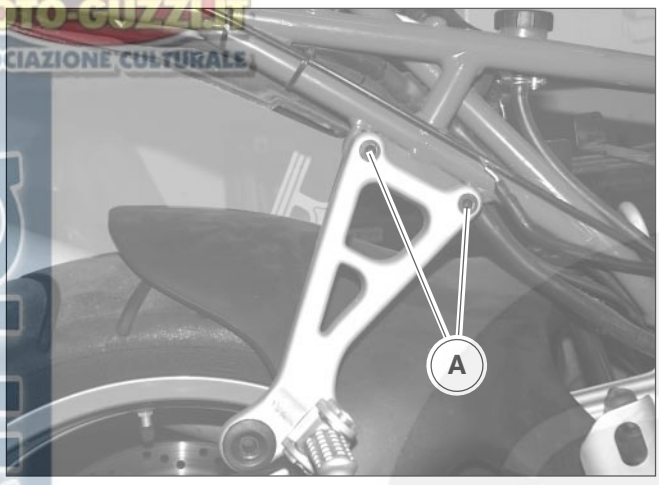
- Retirar el grupo de mandos de la izquierda como se describe en el cap 4 sección P;
- Retirar el mando starter como se describe en el cap. 4 secciónG;
- Retirar la bomba del embrague como se describe en el cap. 1 seción G;
- Desatornillar el tornillo "A" y retirar el equilibrador "B" del semimanillar;
- Retirar la cabeza de la dirección como se describe en el cap. 1 de esta sección;
- Desatornillar los dos tornillos "C" y retirar el semimanillar de la moto.

Desmontaje 2º serie:

- Retirar las partes descritas para el desmontaje 1º serie;
- Retirar el tapón "D" y desatornillar el equilibrador "E".

Remontaje:

Realizar las operaciones de desmontaje en orden inverso.



3 PEDANE

Smontaggio:
Per rimuovere dalla moto i supporti pedane posteriori occorre:

- Rimuovere i silenziatori di scarico come descritto nel cap. 2 sez. L
- Svitare le 2 viti “A” di fissaggio al telaio;
- Rimuovere il supporto con pedana.

Rimontaggio:
Eseguire le operazioni descritte per lo smontaggio in ordine inverso.

Pedane posteriori

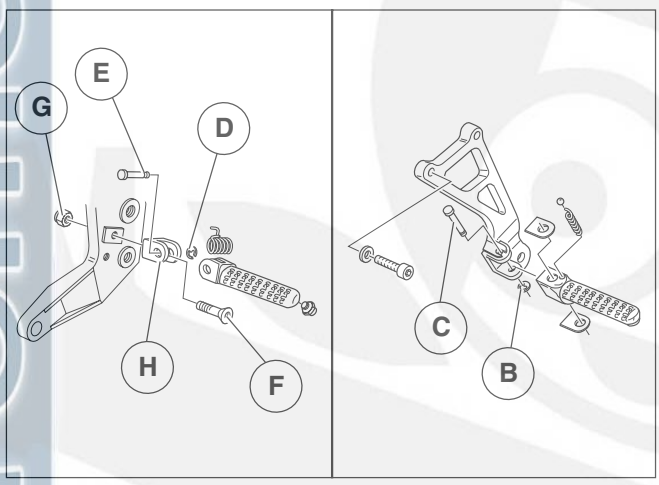
Smontaggio:

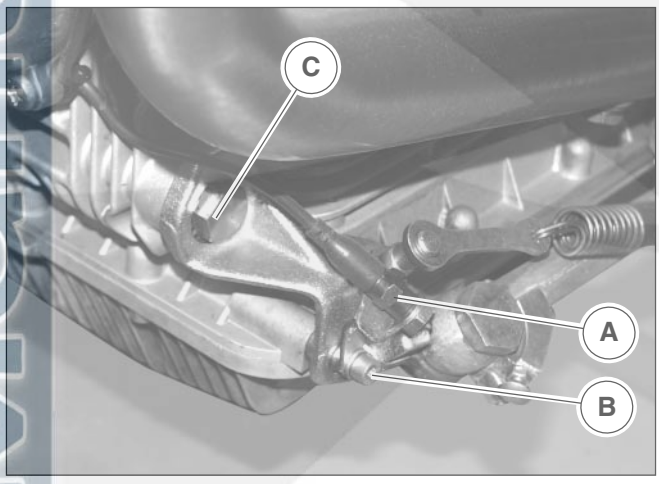
- Rimuovere l’anello di fermo “B”;
- Sfilare il perno “C”;
- Rimuovere la pedana.

Pedane anteriori

Smontaggio:

- Rimuovere l’anello di fermo “D”;
- Sfilare il perno “E”;
- Rimuovere la pedana;
- Svitare la vite “F” mantenendo fermo il dado “G”;
- Rimuovere il supporto “H”.





4 CAVALLETTO LATERALE

Smontaggio cavalletto:

- Rimuovere il sensore cavalletto “A” svitando la vite “B”
- Smontare il cavalletto laterale svitando la vite “C” che lo fissa al basamento.

Rimontaggio:

- Installare il cavalletto serrando alla coppia prescritta in tabella nel cap.4 sez. B le due viti.

MOTO GUZZI
ASSOCIAZIONE CULTURALE

3 REPOSE-PIEDS

Démontage du support des repose-pieds
Pour déposer les supports des repose-pieds arrière, il faut :

- Déposer les silencieux d'échappement comme décrit dans le chap. 2 sect. L ;
- Dévisser les 2 vis "A" de fixation au cadre ;
- Déposer le support avec le repose-pieds ;

Remontage:
Exécuter les opérations décrites pour le démontage, mais dans l'ordre inverse.

Repose-pieds arrière

Démontage:

- Déposer la bague de maintien "B" ;
- Extraire l'axe "C" ;
- Déposer le repose-pieds.

Repose-pieds avant

Démontage:

- Déposer la bague de maintien "D" ;
- extraire l'axe "E" ;
- Déposer le repose-pieds ;
- Dévisser la vis "F" en maintenant l'écrou "G" ;
- Déposer le support "H".

3 ESTRIBOS

Desmontaje soporte estribos;
Para retirar de la moto los soportes de los estribos posteriores es necesario:

- Retirar los silenciadores de descarga como se describe en el cap. 2 sección.L
- Desatornillar los 2 tornillos "A" de fijación al chasis;
- Retirar el soporte con estribo.

Remontaje:
Realizar las operaciones descritas para el desmontaje en orden inverso.

Estribos posteriores

Desmontaje:

- Retirar el anillo de sujeción B";
- Sacar el perno "C";
- Retirar el estribo.

Estribos anteriores

Desmontaje:

- Retirar el anillo de sujeción "D";
- Sacar el perno "E";
- Retirar el estribo;
- Desatornillar los tornillos "F" manteniendo sujeta la tuerca "G";
- Retirar el soporte "H".

4 BEQUILLE LATERALE

Démontage de la béquille:

- Déposer le capteur de la béquille "A" en dévissant la vis "B" ;
- Démonter la béquille latérale en desserrant la vis "C" qui la fixe au bloc-cylindres.

Remontage:

- Installer le chevalet, en serrant les deux vis au couple prescrit dans le tableau du chap. 4 sect. B.

4 CABALLETE LATERAL

Desmontaje caballete:

- Retirar el sensor del caballete "A" desatornillando los tornillos "B" ;
- Desmontar el caballete lateral desatornillando el tornillo "C" que lo sujeta a la base.

Remontaje:

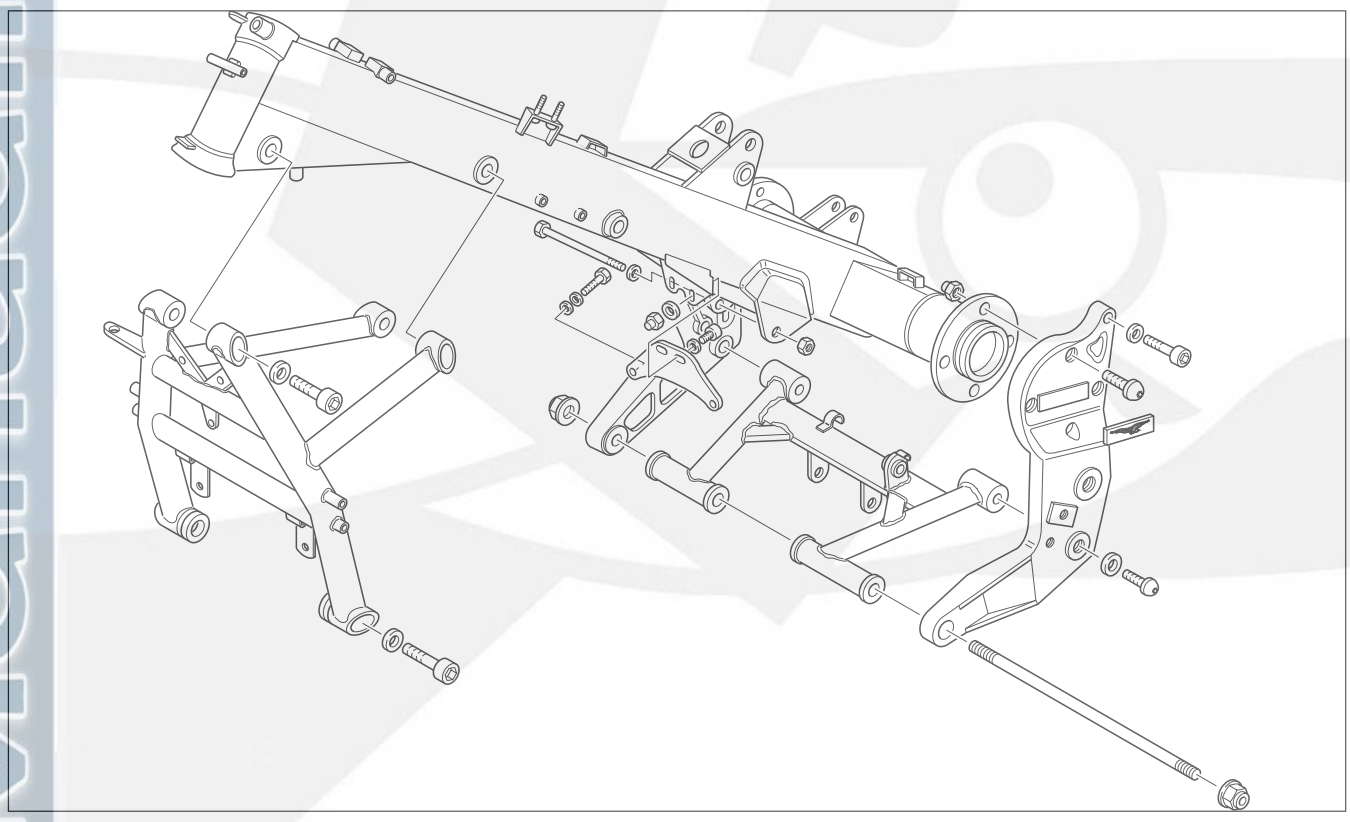
- Instalar el caballete sujetando al par prescrito en la tabla en el cap. 4 sección.B los dos tornillos.

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

5 DIMENSIONI TELAIO

Revisione:

Dopo un urto il telaio deve essere controllato accuratamente attenendosi alle misure dei disegni tecnici.
Se il telaio non rientrasse nelle misure indicate dovrà essere, se possibile, riparato o altrimenti sostituito.



MOTO-GUZZI
ASSOCIAZIONE CULTURALE

5 DIMENSIONS CADRE

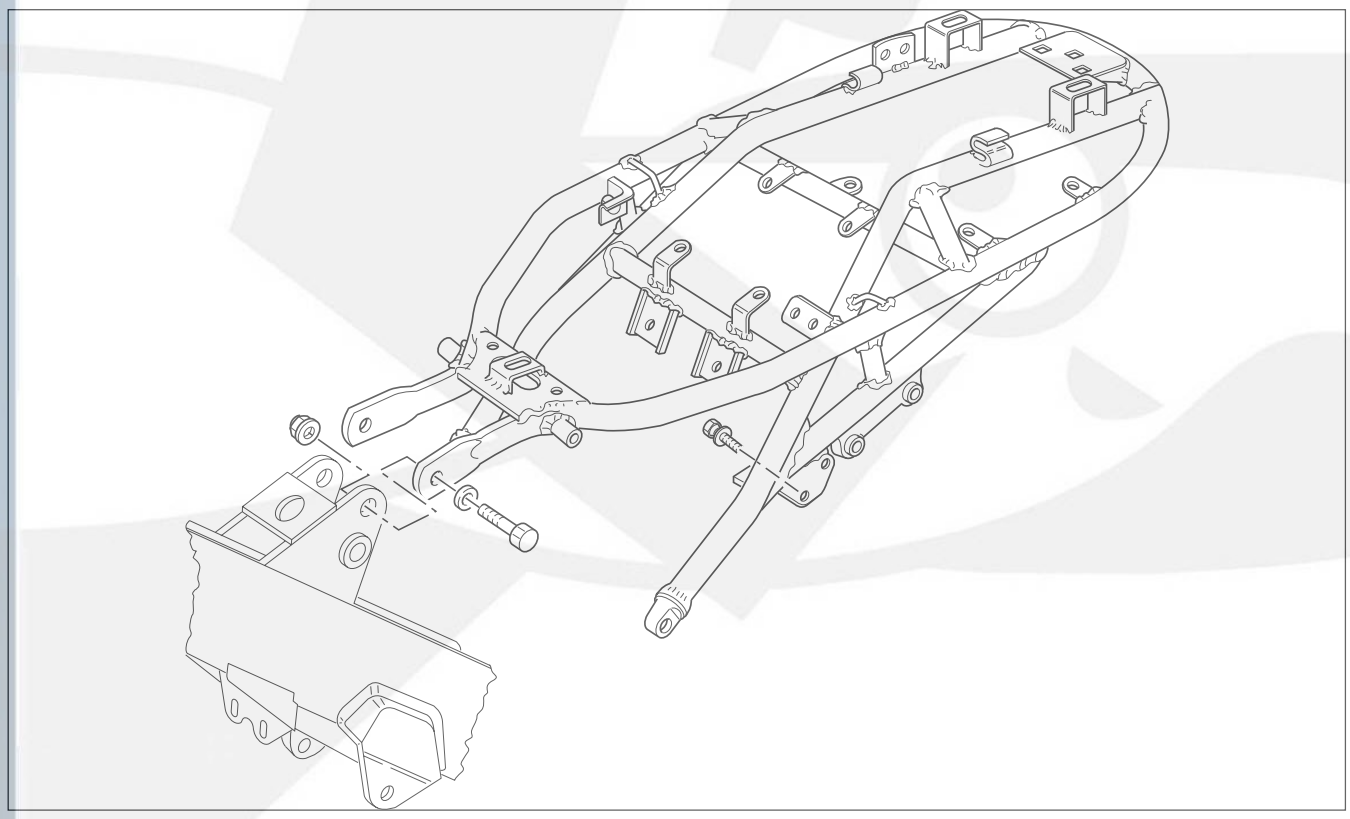
Révision:

Après un choc, le cadre doit êttre contrôlé avec soin, en faisant référence aux valeurs des dessins techniques. Si le cadre n'était pas conforme aux valeurs mentionnées, si possible, il devra être réparé ou, dans le cas contraire, remplacé.

5 DIMENSIONES CHASIS

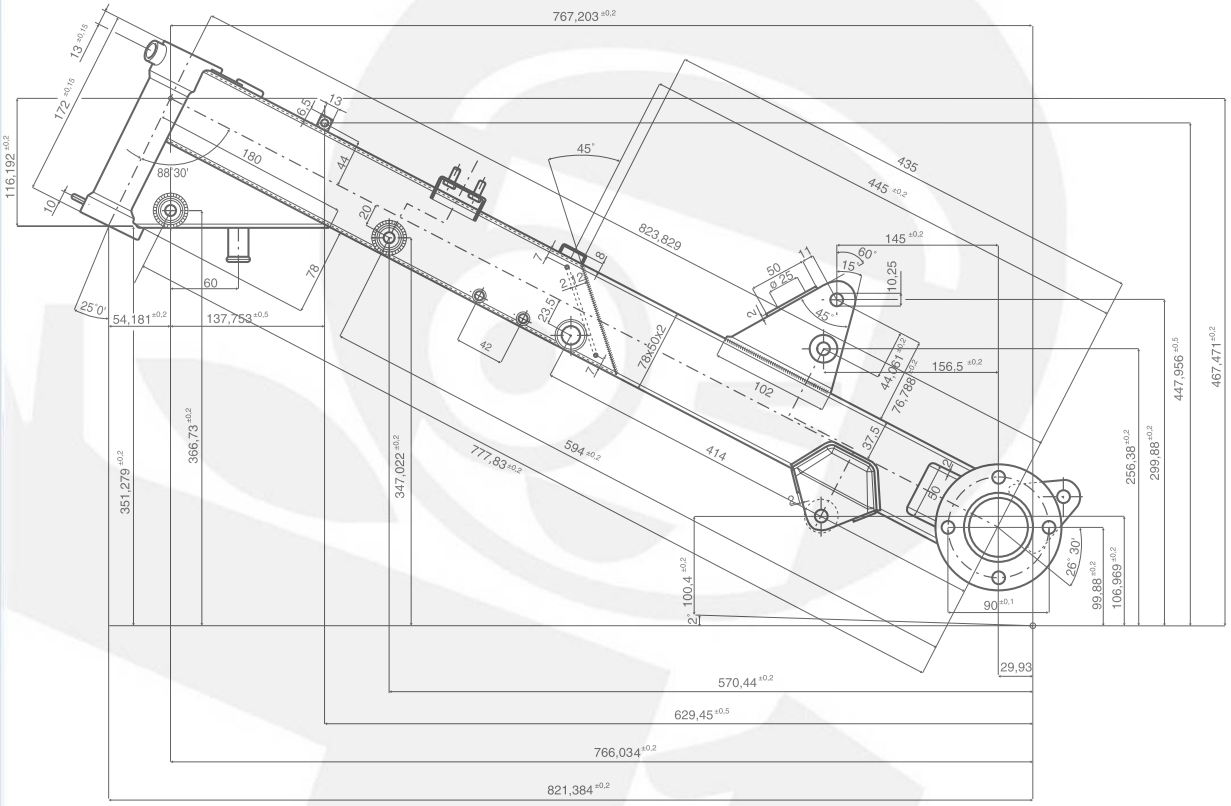
Revisión:

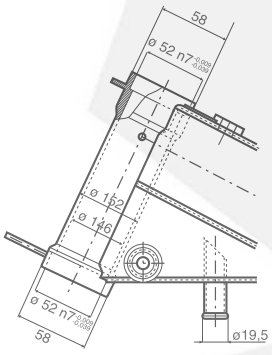
Después de un golpe en el chasis debe controlarse cuidadosamente ateniéndose a las medidas de los diseños técnicos.
Si el chasis no tuviese las medidas indicadas, si es posible repararlo, sino sustituirlo.

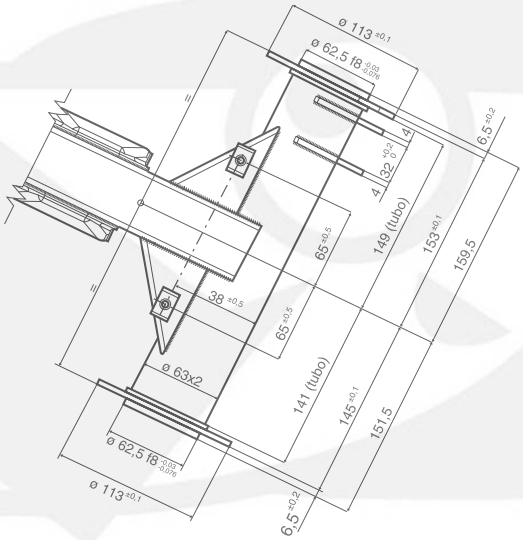


Manuali d'officina

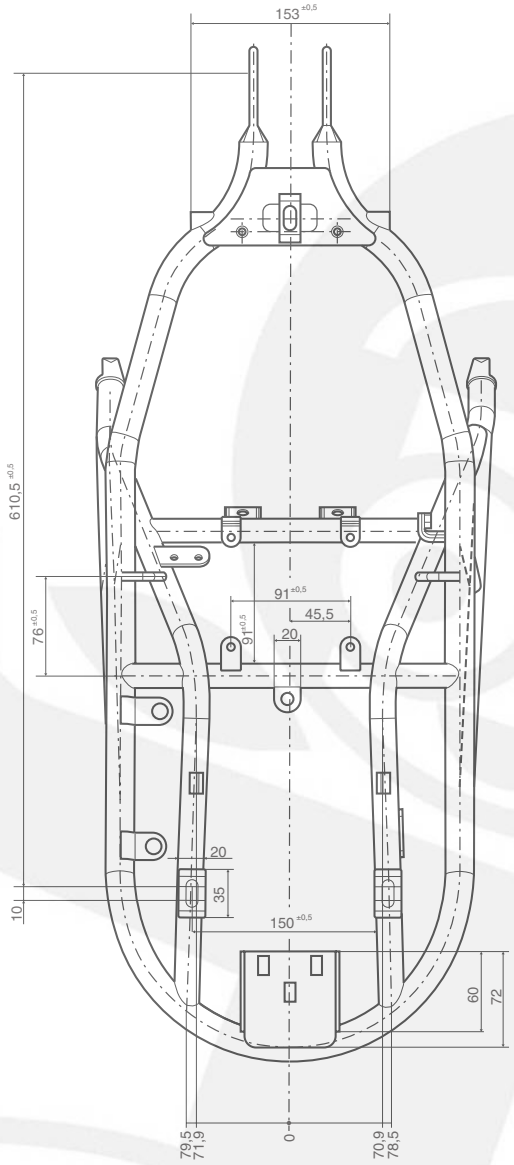
MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

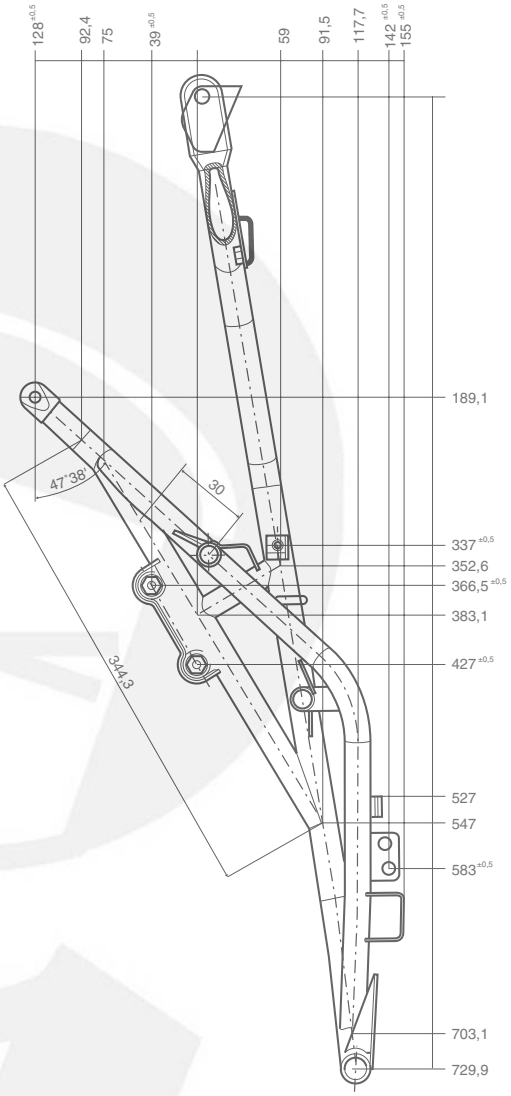


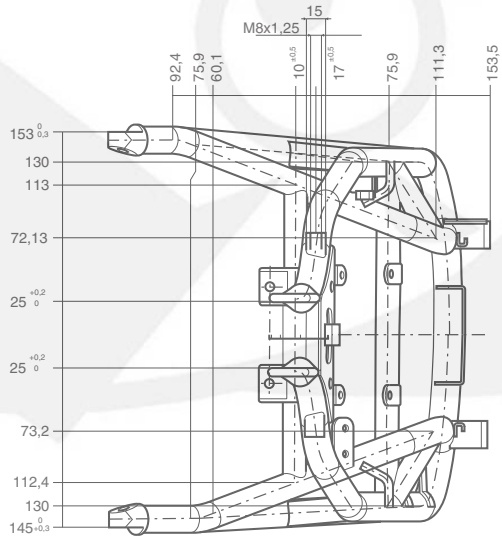




MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE
Manuali d'officina







MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

Impianto di Alimentazione

Système d'Alimentation

Instalación de Alimentación

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

1 DESCRIZIONE GENERALE IMPIANTO

Il sistema di iniezione-accensione Weber è del tipo "alfa/N" nel quale il regime del motore e la posizione farfalla vengono utilizzati per misurare la quantità di aria aspirata; nota la quantità di aria si dosa la quantità di carburante in funzione del titolo voluto. Altri sensori presenti nel sistema permettono di correggere la strategia di base, in particolari condizioni di funzionamento.
Il regime motore e l'angolo farfalla permettono inoltre di calcolare l'anticipo di accensione ottimale per qualsiasi condizione di funzionamento.
La quantità di aria aspirata da ogni cilindro, per ogni ciclo, dipende dalla densità dell'aria nel collettore, dalla cilindrata unitaria e dalla efficienza volumetrica. Per quanto riguarda l'efficienza volumetrica, essa viene determinata sperimentalmente sul motore in tutto il campo di funzionamento (giri e carico motore) ed è memorizzata in una mappa nella centralina elettronica.
Il comando degli iniettori, per cilindro, è del tipo "sequenziale fasato", cioè i due iniettori vengono comandati secondo la sequenza di aspirazione, mentre l'erogazione può iniziare per ogni cilindro già dalla fase di espansione fino alla fase di aspirazione già iniziata. La fasatura di inizio erogazione é contenuta in una mappa della centralina elettronica.
L'accensione é del tipo a scarica induttiva di tipo statico con controllo del dwell nei moduli di potenza (incorporati nella centralina) e mappatura dell' anticipo memorizzata nella centralina elettronica.
Le bobine ricevono dai moduli di potenza (incorporati nella centralina) i comandi della centralina I.A.W. 15 M che elabora l'anticipo di accensione.
L'impianto di iniezione/accensione elettronica Weber Marelli 1.5 ha la caratteristica fondamentale che può essere regolato e diagnosticato solo attraverso l'ausilio di un apposito software ordinabile presso le sedi ricambi Moto Guzzi con il codice 00 97 97 15. Questo programma informatico denominato: "Motorbike Diagnostic Software Toll" è installabile su un qualsiasi PC (almeno 486 DX2 33Mhz) e collegando quest'ultimo attraverso una apposita chiave hardware direttamente alla ECU permette la regolazione della carburazione e la diagnostica dell'impianto; per una descrizione accurata sull'utilizzo del software consultare il manuale utente fornito con il pacchetto software.

2 COSTITUZIONE DELL'IMPIANTO

L'impianto è composto da tre circuiti:
A circuito carburante
B circuito aria aspirata
C circuito elettrico

MOTO GUZZI ASSOCIAZIONE CULTURALE
Manuali d'officina

1 DESCRIPTION GENERALE DU SYSTEME

Le système d'injection-allumage Weber est du type "alpha/N" où le régime du moteur et la position du papillon sont utilisés pour mesurer la quantité d'air aspiré ; une fois déterminée la quantité d'air aspiré, il est possible de doser la quantité de carburant en fonction du titre souhaité. D'autres capteurs installés dans le système permettent de mettre au point la stratégie de base dans des conditions de fonctionnement particulières.
Le régime du moteur et l'angle papillon permettent en outre de calculer l'avance à l'allumage optimale dans toutes les conditions de fonctionnement.
La quantité d'air aspiré par chaque cylindre lors d'un cycle dépend de la densitè de l'air dans le collecteur, de la cylindrée unitaire et de l'efficacité volumétrique. Pour ce qui est de l'efficacité volumétrique, cette valeur est établie de manière expérimentale en fonction de tous les paramètres de fonctionnement du moteur (tours et charge du moteur). La valeur est mémorisée dans un schéma dans le boîtier électronique.
La commande des injecteurs, pour chaque cylindre, est du type "séquentiel calé", soit, les deux injecteurs sont commandés suivant la séquence d'admission, tandis que le refoulement peut commencer pour chaque cylindre à partir de la phase d'expansion jusqu'à la phase d'admission déjà commencée. Le calage du début refoulement est contenu dans un schéma du boîtier électronique.
L'allumage est du type à induction, statique avec contrôle de l'angle de fermeture dans les modules de puissance (intégrés au boîtier) et schéma de l'avance mémorisé dans le boîtier électronique.
Les bobines reçoivent des modules de puissance (intégrés au boîtier) les commandes du boîtier I.A.W. 15 M, qui traite l'avance à l'allumage.
Le système d'injection-allumage électronique Weber Marelli 1.5 se caractérise par le fait qu'il peut être réglé et soumis au diganostic uniquement par l'intermèdiaire d'un logiciel spécial qui peut être commandé chez les points de distribution des pièces de rechange Moto Guzzi avec le code 00 97 97 15.
Ce programme informatique, appelé "Motorbike Diagnostic Software Toll", peut être installé sur tout PC (au moins 486 DX2 33Mhz) à brancher, par une clé matérielle spécialement conçue, directement sur le boîtier électronique. Le programme permet le réglage de la carburation et le diagnostic du système ; pour une description détaillée de l'emploi du logiciel, voir le mode d'emploi fourni avec le logiciel.

2 STRUCTURE DU SYSTEME

Le système est constitué de trois circuits :
A circuit à carburant
B circuit à air aspiré
C circuit électrique

1 DESCRIPCIÓN GENERAL INSTALACIÓN

El sistema de inyección-encendido Weber es del tipo "alfa/N" en el que el régimen del motor y la posición de la válvula de estrangulamiento vienen utilizados para medir la cantidad de aire aspirado; Obtenida la cantidad de aire se dosifica la cantidad de carburante en función del título deseado. Otros sensores presentes en el sistema permiten corregir la estrategia de base, en particulares condiciones de funcionamiento.
El régimen del motor y el ángulo de la válvula de estrangulamiento permiten además calcular el anticipo de encendido óptimo para cualquier condición de funcionamiento.
La cantidad de aire aspirado por cada cilindro, para cada ciclo, depende de la densidad del aire en el colector, de la cilindrada unitaria y de la eficiencia volumétrica. Por lo que se refiere a la eficiencia volumétrica, ésta viene determinada experimentalmmente en el motor en todo el campo de funcionamiento (revoluciones y carga del motor) y está memorizada en un mapa en la centralita electrónica.
El mando de los inyectores, por cilindro, es del tipo "secuencial de fase", es decir los dos inyectores vienen controlados según la secuencia de aspiración, mientras que el suministro puede iniciar para cada cilindro ya desde la fase de expansión hasta la fase de aspiración ya iniciada. El proceso de regulación del inicio del suministro está contenido en un mapa de la centralita electrónica.
El encendido es de tipo a descarga inductiva de tipo estático con control del dwell en los módulos de potencia (incorporados en la centralita) y mapa del anticipo memorizado en la centralita electrónica.
Las bobinas reciben de los módulos de potencia (incorporados en la centralita) las órdenes de la centralita I.A.W. 15 M que elabora el anticipo del encendido.
La instalación de inyección/encendido electrónico Weber Marelli 1.5 tiene la carecterística fundamental que puede ser regulada y diagnosticada solo a través de la ayuda de un software especial que se puede pedir a las sedes de recambios Moto Guzzi con el código 00 97 97 15
Este programa informático denominado: "Motorbike Diagnostic Software Toll" se puede instalar en cualquier PC (de al menos 486 DX2 33Mhz) y conectando éste último a través de una llave hardware especial directamente a la ECU permite la regulación de la carburación y el diagnóstico de la instalación; Para una descripción cuidadosa del uso del software consultar el manual del usuario suministrado con el paquete software.

2 CONSTITUCIÓN DE LA INSTALACIÓN

La instalación está compuesta por tres circuitos:
A circuito carburante
B circuito aire aspirado
C circuito eléctrico

MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

A CIRCUITO CARBURANTE

Il carburante viene iniettato nel condotto di aspirazione di ciascun cilindro, a monte della valvola di aspirazione.
Comprende: serbatoio, pompa, filtro, regolatore di pressione, elettroiniettori.
L'elettropompa "1" aspira il carburante del serbatoio "S" e lo invia attraverso un filtro "2" agli elettroiniettori "3". La pressione del carburante nel circuito viene mantenuta costante dal regolatore di pressione "4", il quale controlla l'accesso di carburante che rifluisce nel serbatoio.

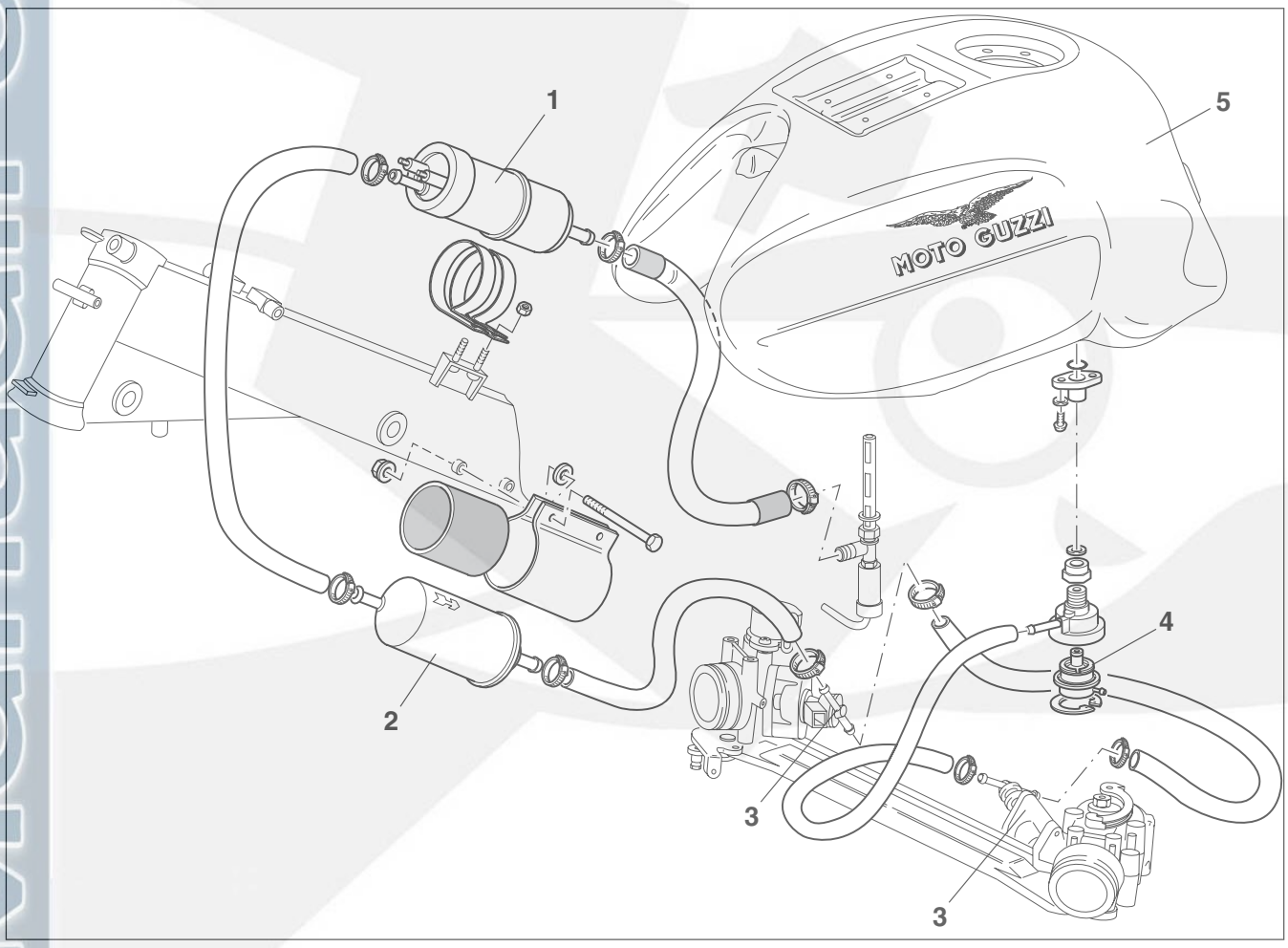
ATTENZIONE

In alcuni veicoli la posizione della pompa e del filtro carburante possono essere invertite.

1 Pompa elettrica carburante
2 Filtro carburante
3 Elettroiniettori
4 Regolatore di pressione
5 Serbatoio

1 Pompe électrique à carburant
2 Filtre à carburant
3 Electro-injecteurs
4 Régulateur de pression
5 Réservoir

1 Bomba eléctrica del carburante
2 Filtro carburante
3 Electroinyectores
4 Regulador de presión
5 Depósito



MOTO GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

Manuali d'officina

A CIRCUIT À CARBURANT

Le carburant est injecté dans le conduit d'admission de chaque cylindre, en amont de la soupape d'admission. Ce circuit comprend: réservoir, pompe, filtre, régulateur de pression, électro-injecteurs.
L'électro-pompe "1" aspire le carburant du réservoir "S" et le refoule, à travers un filtre "2", aux électro-injecteurs "3". La pression du carburant dans le circuit est maintenue constante par le régulateur de pression "4", qui contrôle la quantité de carburant qui reflue dans le réservoir.

ATTENTION

Dans quelques véhicules, la position de la pompe et du filtre à carburant peuvent être inversées.

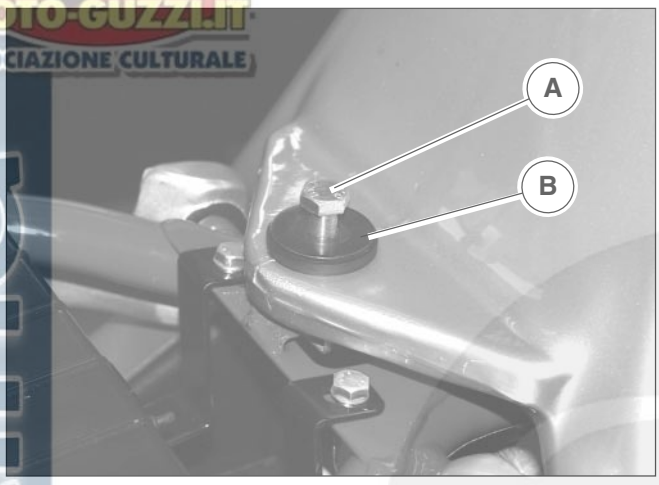
A CIRCUITO CARBURANTE

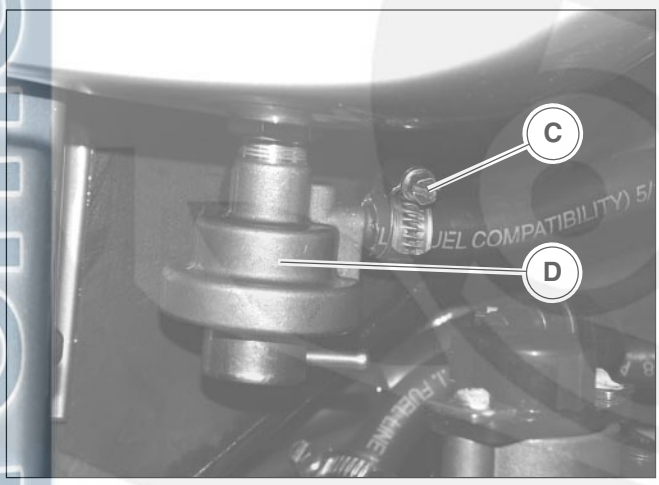
El carburante viene inyectado en el conducto de aspiración de cada cilindro, sobre la válvula de aspiración.
Incluye: Depósito, bomba, filtro, regulador de presión, electroinyectores.
La electrobomba "1" aspira el carburante del depósito "S" y lo envía a través de un filtro "2" a los electroinyectores "3". La presión del carburante en el circuito viene mantenida constante por el regulador de presión "4", que controla el acceso de carburante que refluye en el depósito.

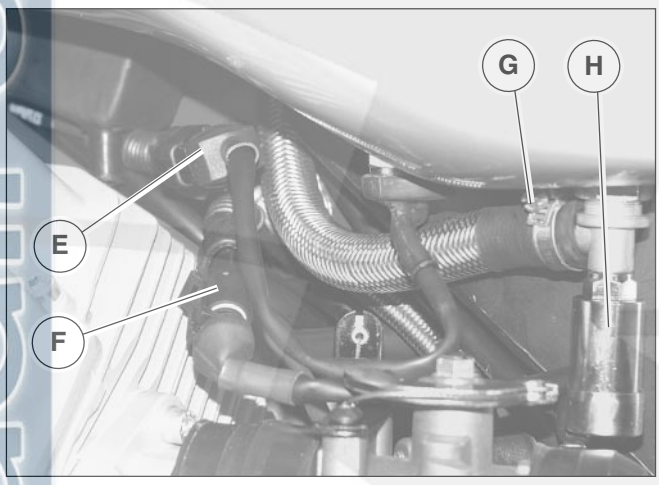
ATENCIÓN

En algunos vehículos la posición de la bomba y del filtro del carburante pueden estar invertidas.

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE







3 SERBATOIO “5”

ATTENZIONE

La benzina contenuta nel serbatoio è estremamente infiammabile.

Fiamme, sigarette e altri oggetti che emanano calore, se presenti durante le operazioni di smontaggio del serbatoio o nel luogo in cui viene conservata la benzina, costituiscono un rischio altissimo per l’operatore.

Operare sempre in luoghi ben ventilati.

Smontaggio:

- Smontare la sella come descritto nella sez. E cap.4;
- Svitare e rimuovere la vite “A” di fissaggio;
- Rimuovere la rondella “B”;
- Disconnettere, sul lato destro:
- Allentare la fascetta “C” e rimuovere il tubo dal regolatore di pressione “D”;
- Disconnettere, sul lato sinistro:
- La connessione del sensore di livello carburante “E” e la connessione dell’elettrovalvola carburante “F”;
- Allentare la fascetta “G” e rimuovere dall’elettrovalvola carburante “H” il tubo;
- Sollevare la parte posteriore del serbatoio e rimuoverlo sfilandolo all’indietro.

Rimontaggio:

Per il rimontaggio inserire la parte anteriore del serbatoio nel telaio e fissarlo con l’apposita vite nella parte posteriore; ricollegare tutte le connessioni smontate in precedenza; rimontare la sella.

N.B.

Dal telaio n° KR 113816 è stato montato un rubinetto benzina di tipo manuale, al posto dell’elettrovalvola “H”.

MOTO-GUZZI
ASSOCIAZIONE CULTURALE

3 RESERVOIR “5”

ATTENTION

L’essence contenue dans le réservoir est extrêmement inflammable.

Les flammes, les cigarettes ou les autres objets qui produisent de la chaleur représentent un grave risque pour l’opérateur pendant les opérations de démontage du réservoir ou dans le local où l’essence est stockée.

Opérer toujours dans des locaux bien ventilés.

Démontage:

- Démonter la selle comme décrit dans la sect. E chap. 4 ;
- Dévisser et déposer la vis “A” de fixation ;
- Déposer la rondelle “B” ;
- Du côté droit, déconnecter les pièces suivantes :
- Desserrer le collier “C” et déposer le tuyau du régulateur de pression “D” ;
- Du côté gauche, déconnecter les pièces suivantes :
- La connexion du capteur de niveau carburant “E” et la connexion de l’électrovanne à carburant “F” ;
- Desserrer le collier “G” et déposer le tuyau de l’électrovanne à carburant “H” ;
- Soulever la partie arrière du réservoir et déposer celui-ci en le retirant en arrière.

Remontage:

Pour le remontage, sertir la partie avant du réservoir dans le cadre et fixer le réservoir par la vis spéciale située à l’arrière ; connecter à nouveau toutes les connexions démontées ; remonter la selle.

N.B.

A partir du châssis nº KR 113816 a été monté un robinet d’essence de type manuel au lieu que l’électrovanne “H”.

3 DEPÓSITO “5”

ATENCIÓN

La gasolina contenida en el depósito es extremadamente inflamable.

Llamas, cigarrillos y otros objetos que emanan calor, si están presentes durante las operaciones de desmontaje del depósito o en el lugar en el que se conserva la gasolina, constituyen un riesgo altísimo para el operador.

Operar siempre en lugares bien ventilados.

Desmontaje:

- Desmontar el sillín como se describe en la secciónE cap.4;
- Desatornillar y retirar el tornillo “A” de fijación;
- Retirar la arandela “B”;
- desconectar, en el lado derecho;
- Aflojar la virola “C” y retirar el tubo del regulador de presión “D”;
- Desconectar, en el lado izquierdo:
- La conexión del sensor de nivel del carburante “E” y la conexión de la electroválvula del carburante “F”;
- Aflojar la virola “G” y retirar de la electroválvula del carburante “H” el tubo;
- Elevar la parte posterior del depósito y retirarlo sacándolo hacia atrás.

Remontaje:

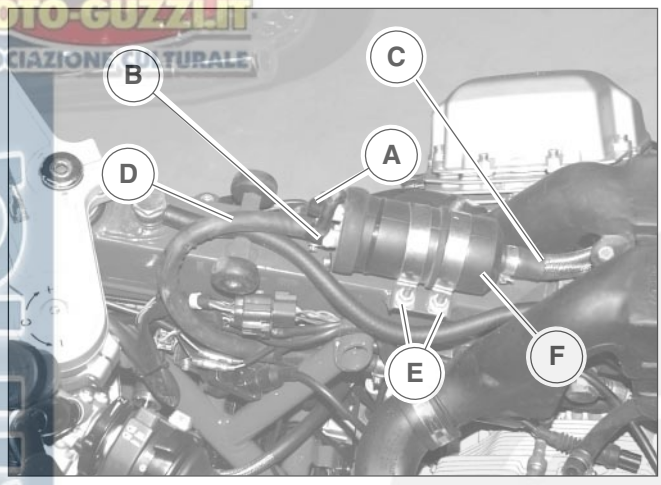
Para el montaje introducir la parte anterior del depósito en el chasis y fijarlo con el tornillo especial en la parte posterior; volver a conectare todas las conexiones desmontadas en precedencia; volver a montar el sillín

NOTA

Del chasis n° KR 113816 se ha montado un válvula de gasolina de tipo manual, en lugar de la electroválvula “H”.

Manuali d'officina

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE



4 POMPA ELETTRICA CARBURANTE “1”

La moto è equipaggiata da una pompa elettrica del tipo volumetrico a rulli, con motorino immerso nel carburante.
Il motorino è composto da spazzole con eccitazione a magneti permanenti.
Quando la girante ruota, trascinata dal motorino, si generano dei volumi che si spostano dalla luce di aspirazione alla luce di mandata. Tali volumi sono delimitati da rullini, che durante la rotazione del motorino aderiscono all’anello esterno. La pompa è dotata di una valvola di non-ritorno necessaria per evitare lo svuotamento del circuito carburante quando la pompa non è in funzione.
Essa è inoltre provvista di una valvola di sovrapressione che cortocircuita la mandata con l’aspirazione, quando si verificano pressioni superiori a ~5 bar, evitando in tal modo il surriscaldamento del motorino elettrico.

N.B.

Si raccomanda la massima pulizia dell’impianto in caso di smontaggio e montaggio delle tubazioni e dei componenti.

Smontaggio:

- Rimuovere il serbatoio come descritto nel cap. 3 di questa sezione;
- Scollegare le due connessioni “A” e “B” dalla pompa, prendere nota della loro posizione per il successivo rimontaggio;
- Rimuovere il tubo ingresso carburante “C” dalla pompa allentando la rispettiva fascetta;
- Rimuovere il tubo uscita carburante “D” dalla pompa allentando la rispettiva fascetta;
- Svitare e rimuovere i due dadi “E”;
- Rimuovere la pompa “F” dal telaio.

Rimontaggio:

Eseguire le operazioni di smontaggio in ordine inverso.

N.B.

In alcune moto la posizione del filtro e della pompa carburante può essere invertita.

MOTO-CLUB V11
ASSOCIAZIONE CULTURALE

4 POMPE ELECTRIQUE A CARBURANT "1"

La moto est dotée d'une pompe électrique du type volumétrique à rouleaux, avec moteur plongé dans le carburant.
Le moteur est constitué de brosses excitées par des aimants permanents.
Lorsque la couronne mobile tourne, entraînée par le moteur, les volumes qui se créent se déplacent de l'orifice d'admission à l'orifice de refoulement. Ces volumes sont limités par des galets qui, pendant la rotation du moteur, adhèrent à la bague externe. La pompe est dotée d'un clapet d'arrêt nécessaire pour éviter le vidage du circuit à carburant lorsque la pompe n'est pas en fonction.
Elle est en outre dotée d'un clapet de surpression qui court-circuite le refoulement avec l'admission, en cas de pressions supérieures à ~5 bar, en évitant ainsi la surchauffe du moteur électrique.

N.B.

Il est conseillé de nettoyer soigneusement le système en cas de démontage et de montage des tuyaux et des composants.

Démontage:

- Déposer le réservoir comme décrit dans le chap. 3 de cette section ;
- Débrancher les deux connexions "A" et "B" de la pompe, noter leur position pour le remontage suivant ;
- Déposer le tuyau d'entrée du carburant "C" de la pompe en desserrant le collier correspondant ;
- Déposer le tuyau de sortie carburant "D" de la pompe en desserrant le collier correspondant ;
- Dévisser et déposer les deux écrous "E" ;
- Déposer la pompe "F" du cadre.

Remontage:

Pour le montage, exécuter les opérations de démontage dans l'ordre inverse.

N.B.

Dans quelques motos, la position du filtre et de la pompe à carburant sont inversées.

4 BOMBA ELÉCTRICA CARBURANTE "1"

La moto está equipada con una bomba eléctrica de tipo volumétrica de rodillos, con motorcito inmerso en el carburante.
El motorcito está compuesto por cepillos con excitación con magnetos permanentes.
Cuando la rueda gira, arrastrada por el motorcito, se generan volúmenes que se desplazan desde la luz de aspiración a la luz de caudal. Dichos volúmenes están delimitados por rodillos, que durante la rotación del motorcito adhieren al anillo externo. La bomba está dotada de una válvula de no-retroceso necesaria para evitar el vaciado del circuito del carburante cuando la bomba no está en funcionamiento.
Ésta está provista además de una válvula de sobrepresión que cortocircuita el caudal con la aspiración, cuando se verifican presiones superiores a ~5 bar, evitando de este modo el recalentamiento del motorcito eléctrico.

NOTA

Se aconseja la máxima limpieza de la instalación en caso de desmontaje y montaje de los conductos y de los componentes.

Desmontaje:

- Retirar el depósito como se describe en el cap. 3 de esta sección;
- Desconectar las dos conexiones "A" y "B" de la bomba, tomar nota de su posición para el sucesivo montaje;
- Retirar el tubo de entrada del carburante "C de la bomba aflojando las respectiva virola;
- Retirar el tubo de salida del carburante "D" de la bomba aflojando la respectiva virola;
- Desatornillar y retirar las dos tuercas "E";
- Retirar la bomba "F" del chasis.

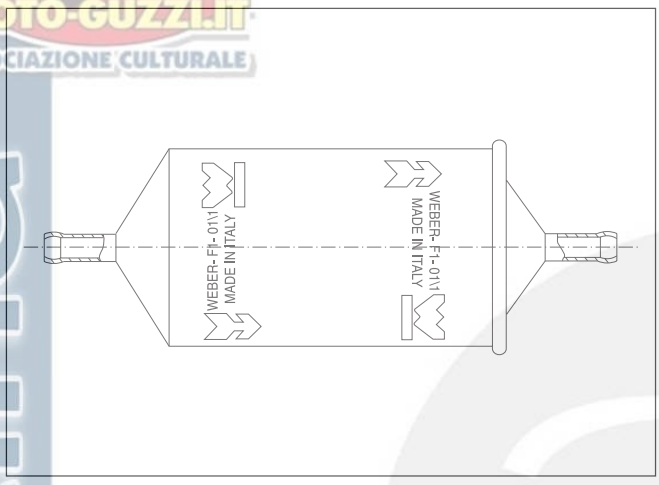
Remontaje:

Realizar las operaciones de desmontaje en orden inverso.

NOTA

En algunas motos la posición del filtro y de la bomba del carburante puede estar invertida.

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

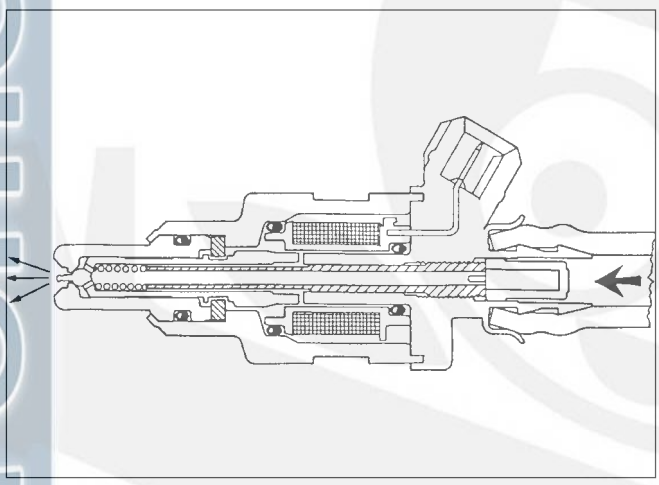


5 FILTRO CARBURANTE “2”

Il filtro é dotato di un elemento filtrante in carta, con superficie di circa 1200 cm2, e potere filtrante di 10 µm: queste caratteristiche sono indispensabili data l’elevata sensibilità degli iniettori ai corpi estranei.
Il filtro è montato sotto il serbatoio carburante tra la pompa e il gruppo corpi farfallati e riporta sull’involucro esterno una freccia che indica il senso di passaggio del carburante.

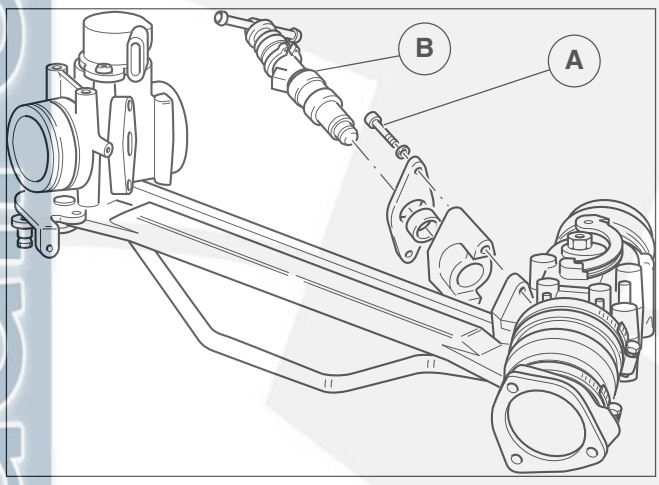
Smontaggio:

Consultare il capitolo 2 della sez. D.



6 ELETTROINIETTORI “3”

Con l’iniettore si attua il controllo della quantità di carburante immesso nel motore. E’ un dispositivo “tutto o niente”, nel senso che può rimanere in due soli stati stabili: aperto o chiuso.
L’iniettore é costituito da un corpo e da uno spillo solidale con l’ancoretta magnetica.
Lo spillo è premuto sulla sede di tenuta da una molla elicoidale il cui carico è determinato da uno spingimolla registrabile.
Nella parte posteriore del corpo é alloggiato l’avvolgimento, nella parte anteriore è ricavato il naso dell’iniettore (sede di tenuta e guida dello spillo).
Gli impulsi di comando stabiliti dalla centraline elettronica, creano un campo magnetico che attrae l’ancoretta e determina l’apertura dell’iniettore.
Tale tempo viene determinato dalla centralina di comando in funzione delle condizioni di utilizzo del motore, si attua in tal modo il dosaggio del carburante.
Infine, dal punto di vista idraulico, compressione del carburante di 3±0,2 bar, il getto si frantuma appena uscito dall’ugello (polverizzazione), formando un cono di circa 30°.
Valore resistenza: 12 W.
Nel caso si voglia eseguire una prova elettrica nell’iniettore, applicare una tensione massima di 6 V, per periodi limitatissimi.



Smontaggio:

- Rimuovere il corpo farfallato come descritto nel cap. 9 di questa sezione;
- Svitare le due viti “A” di fissaggio e rimuovere l’elettroiniettore “B”.

MOTO GUZZI
ASSOCIAZIONE CULTURALE

5 FILTRE A CARBURANT “2”

Le filtre est doté d’un élément de filtrage en papier, avec une surface de 1 200 cm2 environ et une capacité de filtrage de 10 µm : ces caractéristiques sont indispensables, étant donné la grande sensibilité des injecteurs aux corps étrangers.
Le filtre est monté au-dessous du réservoir à carburant entre la pompe et le groupe des corps papillon. L’enveloppe extérieure présente une flèche qui indique le sens du flux carburant.

Démontage:

Consulter le chapitre 2 de la sect. D.

6 ELECTRO-INJECTEURS “3”

L’injecteur permet de contrôler la quantité de carburant introduit dans le moteur. Il s’agit d’un dispositif “tout ou rien”, ce qui signifie qu’il peut se trouver uniquement en deux états stables : ouvert ou fermé.
L’injecteur est constitué d’un corps et d’une aiguille solidaire de l’ancrette magnétique.
L’aiguille est maintenue dans le logement par un ressort hélicoïdal dont la charge est établie par un plateau de pression réglable.
La partie arrière du corps accueille l’enroulement, tandis que la partie avant de celui-ci forme le nez de l’injecteur (logement et guide de l’aiguille).
Les impulsions de commande, établies par le boîtier électronique, créent un champ magnétique qui attire l’ancrette et qui détermine l’ouverture de l’injecteur.
Ce délai de temps est établi par le boîtier de commande en fonction des conditions d’utilisation du moteur. Le dosage du carburant s’effectue de cette manière.
Enfin, du point de vue hydraulique, étant donné la compression du carburant de 3 ± 0,2 bar, le jet se brise dès qu’il sort du gicleur (pulverisation) et forme un cône de 30° environ.
Valeur de résistance : 12 W.
Pour exécuter un essai électrique sur l’injecteur, il faut appliquer une tension maximale de 6 V pour de très brefs délais.

Démontage:

- Déposer le corps papillon comme décrit dans le chap. 9 de cette section ;
- Dévisser les deux vis “A” de fixation et déposer l’électro-injecteur “B”.

5 FILTRO CARBURANTE “2”

El filtro está dotado de un elemento filtrante de papel , con una superficie de unos 1200 cm2, y un poder filtrante de 10 µm: Estas características son indispensables dada la elevada sensibilidad de los inyectores a los cuerpos extraños.
El filtro está montado bajo el depósito del carburante entre la bomba y el grupo de cuerpos de estrangulamiento y posee en su envoltura externa una flecha que indica el sentido de pasaje del carburante.

Desmontaje:

Consultar el capítulo 2 de la sección D.

6 ELECTROINYECTORES “3”

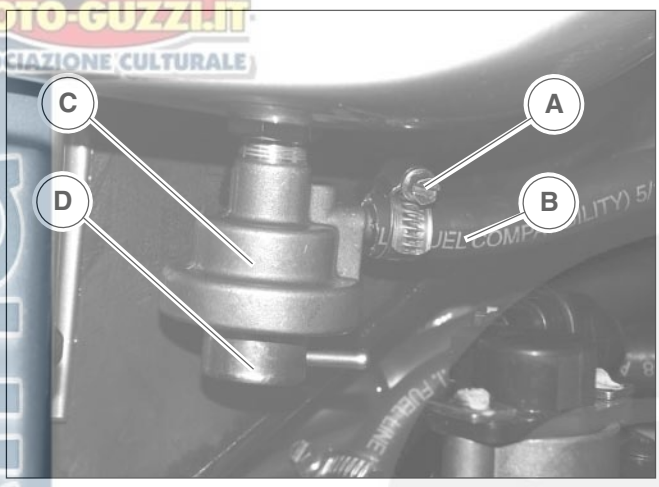
Con el inyector se ejecuta el control de la cantidad de carburante introducido en el motor. Es un dispositivo “todo o nada” en el sentido que puede quedar en solo dos estados estables, Abierto o cerrado;
El inyector está constituido por un cuerpo y por un obturador integrado con anclaje magnético.
El obturador está presionado en la sede de estanqueidad por un muelle helicoidal cuya carga está determinada por un prensor de muelle ajustable.
En la parte posterior del cuerpo está alojada una envoltura, en la parte anterior se encuentra el reborde del inyector (sede de estanqueidad y guía del obturador).
Los impulsos de mando establecidos por la centralita electrónica, crean un campo magnético que atrae el anclaje y determina la apertura del inyector.
Dicho tiempo viene determinado por la centralita de mando en función de las condiciones de uso del motor, se ejecuta de tal manera la dosificación del carburante.
Al final, desde el punto de vista hidráulico, comprensión del carburante de 3±0,2 bar, el chorro se rompe apenas sale del inyector (pulverización), formando un cono de aproximadamente 30º.
Valor resistencia: 12 W.
En caso de que se desee realizar una prueba eléctrica en el inyector, aplicar una tensión máxima de 6 V, durante periodos limitadísimos.

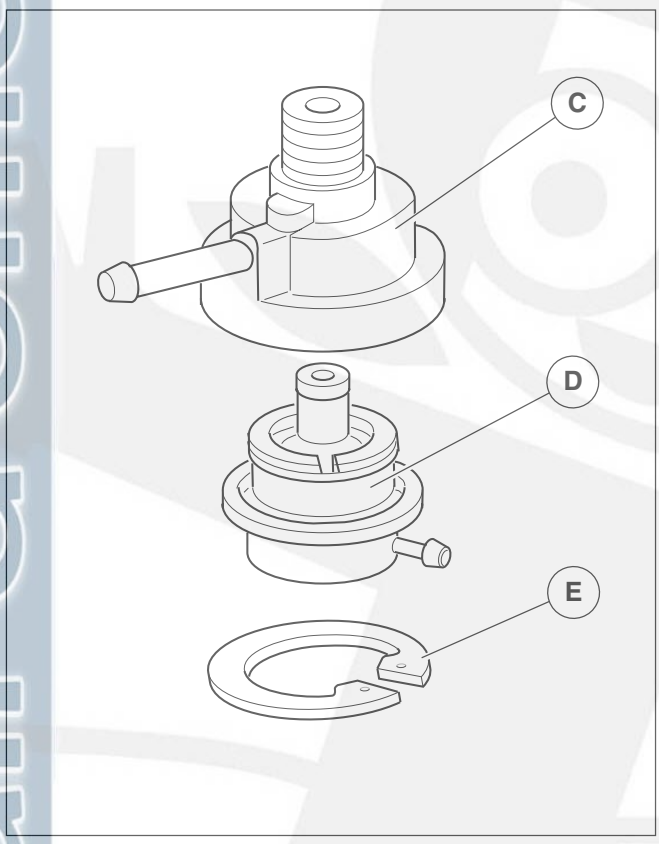
Desmontaje:

- Retirar el cuerpo de estrangulamiento como se describe en el cap. 9 de esta sección;
- Desatornillar los dos tornillos “A” de fijación y retirar el electroinyector “B”.

Manuali d'officina

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE





7 REGOLATORE DI PRESSIONE “4”

Il regolatore di pressione è un dispositivo necessario per mantenere costante il salto di pressione sugli iniettori.
Il regolatore di pressione é di tipo differenziale a membrana, è regolato in sede di assemblaggio a 3±0,2 bar.
Al superamento della pressione prestabilita si ha l’apertura di un condotto interno che consente il deflusso in serbatoio del carburante eccedente.
Si noti che per mantenere costante il salto di pressione agli iniettori, deve essere costante la differenza fra la pressione del carburante e la pressione del collettore di aspirazione.

Smontaggio:

- Allentare la fascetta ”A”;
- Sfilare dal regolatore di pressione il tubo “B”;
- Svitare il corpo porta regolatore di pressione “C” e rimuoverlo unitamente al regolatore di pressione;
- Per rimuovere il regolatore di pressione “D” dal suo corpo occorre rimuovere il seeger “E”.

Rimontaggio:

Eseguire le operazioni di smontaggio in ordine inverso.

MOTO GUZZI
ASSOCIAZIONE CULTURALE

7 REGULATEUR DE PRESSION “4”

Le régulateur de pression est un dispositif nécessaire pour maintenir la chute de pression des injecteurs constante.
Le régulateur de pression est du type différentiel à membrane et, lors de l’assemblage, est réglé à 3 ± 0,2 bar.
Le dépassement de la pression préétablie entraîne l’ouverture d’un conduit interne qui permet le reflux du carburant en excès dans le réservoir.
Il est à noter que, pour maintenir la chute de pression aux injecteurs constante, la différence entre la pression du carburant et la pression du collecteur d’admission doit être constante.

Démontage:

- Desserrer le collier “A” ;
- Extraire le tuyau “B” du régulateur de pression ;
- Desserrer le corps porte-régulateur de pression “C” et déposer celui-ci avec le régulateur de pression ;
- Pour déposer le régulateur de pression “D” de son corps, il faut déposer le seeger “E”.

Remontage:

Pour le montage, exécuter les opérations de démontage dans l’ordre inverse.

7 REGULADOR DE PRESIÓN “4”

El regulador de presión es un dispositivo necesario para mantener constante el salto de presión en los inyectores.
El regulador de presión es de tipo diferencial de membrana, está regulado en la sede de ensamblaje a 3±0,2 bar
Cuando se supera la presión preestablecida se tiene la apertura de un conducto interno que permite el deflujo en el depósito del carburante excedente.
Nótese que para mantener constante el salto de presión a los inyectores, debe ser constante la diferencia entre la presión del carburante y la presión del colector de aspiración.

Desmontaje:

- Aflojar la virola “A”;
- Sacar del regulador de presión el tubo “B”;
- Desatornillar el cuerpo porta-regulador de presión “C” y retirarlo junto con el regulador de presión;
- Para retirar el regulador de presión “D” de su cuerpo es necesario retirar el seeger “E”.

Remontaje:

Realizar las operaciones de desmontaje en orden inverso.

Manuali d'officina

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

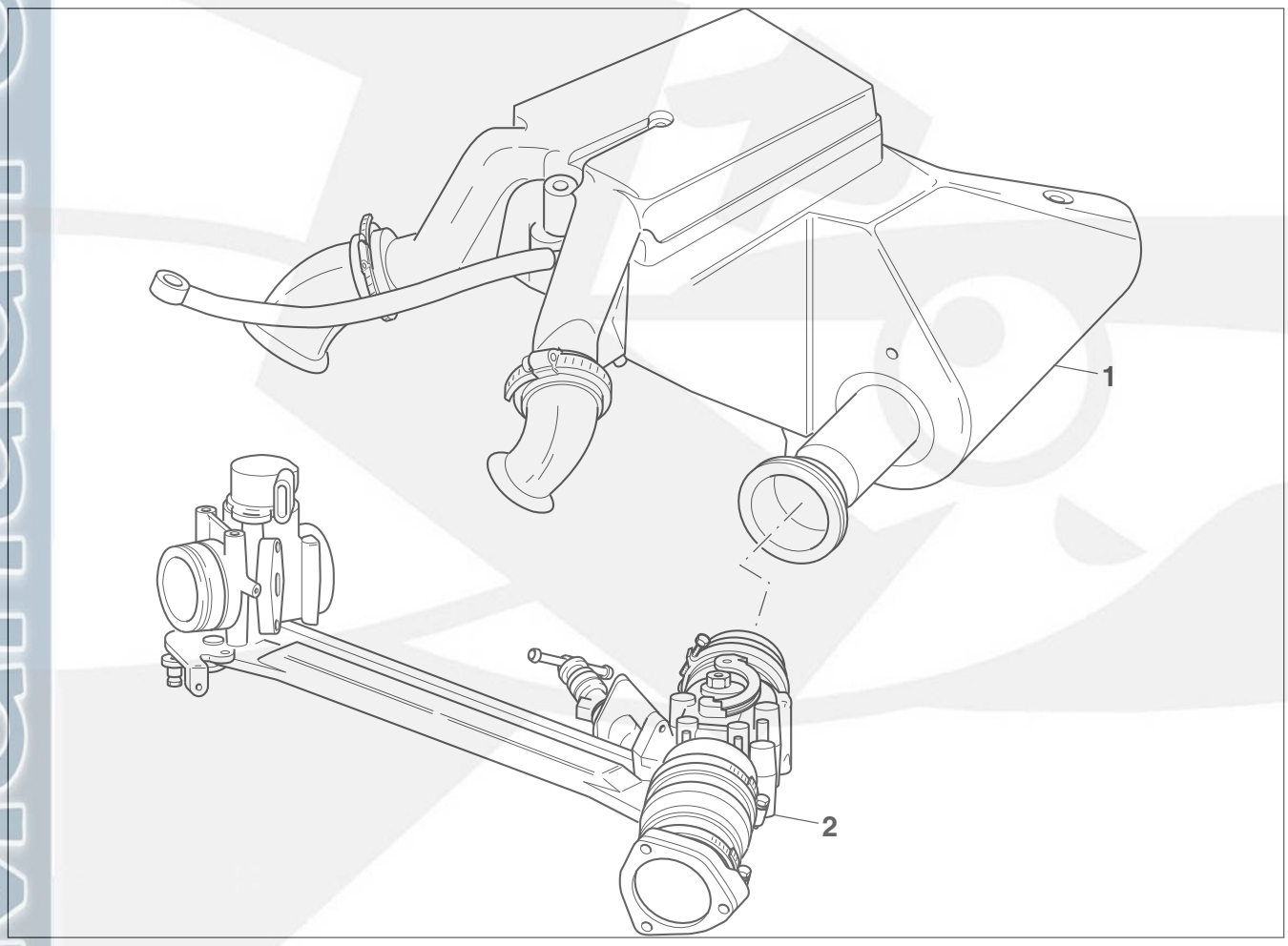
B CIRCUITO ARIA ASPIRATA

Il circuito è composto da: filtro aria, collettore aspirazione, corpo farfallato.
A valle della valvola a farfalla è inserita la presa per il regolatore di pressione;
Calettato sull'alberino della farfalla è montato il potenziometro posizione farfalla;
A monte della valvola a farfalla sono inseriti il sensore pressione assoluta (integrato nella centralina) e il sensore temperatura aria.

1 Scatola filtro aria
2 Corpo farfallato

1 Boîtier filtre à air
2 Corps papillon

1 Caja del filtro del aire
2 Cuerpo de estrangulamiento



MOTO GUZZI IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

B Circuit à air aspiré

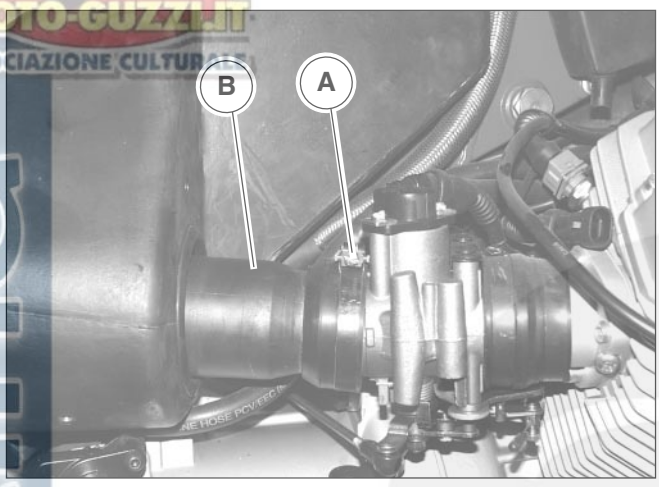
Le circuit est constitué de : filtre à air, collecteur d'admission, corps papillon.
En aval de la soupape papillon, il y a la prise pour le branchement du régulateur de pression ;
Le potentiomètre de réglage de la position du papillon est calé sur l'arbre du papillon ;
En amont de la soupape papillon, il y a le capteur de pression absolue (intégré au boîtier) et le capteur de température air.

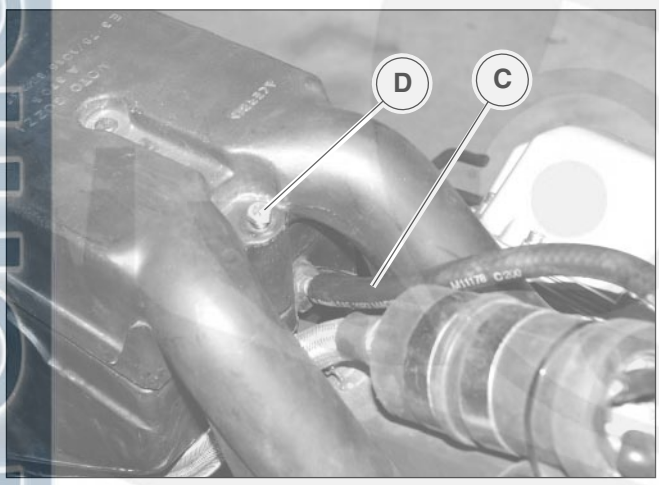
B Circuito de aire aspirado

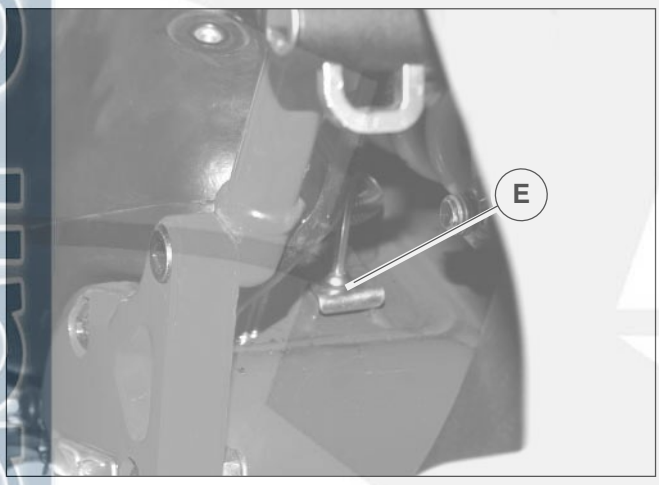
El circuito está compuesto de; Filtro de aire, colector de aspiración, cuerpo de estrangulamiento.
Bajo la válvula de estrangulamiento está introducida la toma para el regulador de presión;
Encajado en el árbol de la estrangulamiento está montado el potenciómetro posición estrangulamiento;
Sobre la válvula de estrangulamiento están inseridos el sensor de presión absoluta (integrado en la centralita) y el sensor de temperatura del aire.

Manuali d'officina

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE







8 SCATOLA FILTRO ARIA “1”

Smontaggio:

- Rimuovere la sella come descritto nella sez. E cap. 4;
- Smontare il serbatoio carburante come descritto nella sez. I cap. 3;
- Rimuovere i fianchetti laterali come descritto nella sez. E cap. 3.

Dopo avere rimosso le parti sopra citate operare come segue:

- Allentare le fascette “A” che fissano la scatola filtro al corpo farfallato e spostare i cornetti “B” di collegamento all’interno della scatola filtro;
- Scollegare il tubo di sfiato “C” posizionato nella parte anteriore della scatola filtro;
- Svitare la vite “D” di fissaggio al telaio;
- Svitare le due viti “E” posteriori di fissaggio al telaio, una per lato;
- Rimuovere la scatola filtro.

Per la pulizia del filtro aria consultare il cap.2 sez. D.

Rimontaggio:

Eseguire le operazioni descritte per lo smontaggio in ordine inverso.

8 BOITIER FILTRE A AIR “1”

Démontage:

- Déposer la selle comme décrit dans la section E chap. 4 ;
- Démonter le réservoir à carburant comme décrit dans la sect. I chap. 3 ;
- Déposer les caches latérales comme décrit dans la sect. E chap.; 3.

Après avoir déposé les pièces mentionnées ci-dessus, agir de la façon suivante :

- Desserrer les colliers “A” qui fixent le boîtier du filtre au corps papillon et déplacer les cornets “B” de connexion à l’intérieur du boîtier du filtre ;
- Déconnecter le reniflard “C” situé à l’avant du boîtier du filtre ;
- Desserrer la vis “D” de fixation au cadre ;
- Dévisser les deux vis arrière “E” de fixation au cadre, une par côté ;
- Déposer le boîtier du filtre.

Pour le nettoyage du filtre à air, voir le chapitre 2, sect. D.

Remontage:

Exécuter les opérations décrites pour le démontage, mais dans l’ordre inverse.

8 CAJA DEL FILTRO DE AIRE “1”

Desmontaje:

- Retirar el sillín como se describe en la secciónE cap. 4;
- Desmontar el depósito de carburante como se describe en la secciónI cap. 3;
- Retirar las protecciones laterales como se describe en la secciónE cap. 3.

Después de haber retirado las partes señaladas anteriormente operar como sigue:

- Aflojar las virolas “A” que fijan la caja del filtro al cuerpo de estrangulamiento y separar las extremidades “B” de conexión en el interior de la caja del filtro;
- Desconectar el tubo de respiradero “C” colocado en la parte anterior de la caja del filtro;
- Desatornillar el tornillo “D” de fijación al chasis;
- Desatornillar los dos tornillos “E” posteriores de fijación al chasis, uno para cada lado;
- Retirar la caja del filtro.

Para la limpieza del filtro del aire consultar el cap. 2 sección D.

Remontaje:

Realizar las operaciones descritas para el desmontaje en orden inverso.

MOTO GUZZI
MOTO-GUZZI.IT
ASSOCIAZIONE CULTURALE

9 CORPO FARFALLATO "2"

La quantità di aria aspirata è determinata dall'apertura della farfalla situata all'inizio del collettore di aspirazione su ogni cilindro.
L'aria occorrente per il funzionamento al regime minimo passa attraverso un canale by-pass, dotato di una vite di registro: ruotando la suddetta vite, si varia la quantità di aria che viene introdotta nel collettore e di conseguenza anche l'andatura del regime del minimo.
Una seconda vite, permette la registrazione corretta della chiusura farfalla, per evitare impuntamenti con il condotto circostante; detta vite non va utilizzata per la regolazione del minimo.

Smontaggio:

- Rimuovere il gruppo motore come descritto nel cap.2 sez. M;

Disconnettere dal corpo farfallato:

- Il cablaggio potenziometro;
- I cablaggi sugli iniettori;
- La trasmissione comando acceleratore;
- La trasmissione comando starter;
- Le tubazioni di mandata e ritorno carburante;
- Rimuovere il corpo farfallato dalla moto.

IMPORTANTE

Otturare i condotti dei collettori di aspirazione per evitare che corpi estranei entrino nella camera di scoppio.

Rimontaggio:

- Eseguire le operazioni di smontaggio in ordine inverso.